



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Blik op de file

De file door de ogen van de Nederlandse burger

Peter Jorritsma, Marije Hamersma en Jaco Berveling

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM



Samenvatting

Elke automobilist heeft weleens in de file gestaan. Of het nu in de dagelijkse ochtendspits is of op een 'zwarte zaterdag' op weg naar Frankrijk. Ondanks dat er veel over de ontwikkelingen van files bekend is, weten we veel minder over wie, waar, hoe vaak en wanneer we in de file staan en wat Nederlanders eigenlijk van het fenomeen file 'vinden'. Het doel van dit onderzoek is om de ernst van het fenomeen file vanuit het perspectief van de burger vast te stellen. Om daarover een goed beeld te krijgen zijn vier vragen onderzocht:

1. Wat ervaren mensen als een file?
2. Hoe vaak staan mensen in de file (met welke frequentie, voor welk motief en op welke momenten van de dag)?
3. Wat zijn de kenmerken van degenen die in de file staan?
4. Hoe beleven Nederlanders de file?

Er is gebruik gemaakt van een online enquête onder respondenten van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) van 18 jaar en ouder. De bevindingen uit de enquête vergelijken we met internationale literatuur en met data uit een eerder onderzoek in 2010.

Volgens 64% van de respondenten is een file een situatie waarbij je gemiddeld niet sneller kunt rijden dan 25 km/uur, en daarnaast af en toe stil staat. Ruim de helft van die 64% (55%) is van mening dat die situatie tussen de 10 en 20 minuten aanhoudt en een derde is van mening dat het minder dan 10 minuten duurt.

Het merendeel van de respondenten (51%) staat slechts sporadisch in de file. De respondenten staan meestal in de avondspits in de file en degenen die wekelijks naar eigen zeggen minstens 1x in de file staan (15% van de respondenten) lopen per week gemiddeld 43 minuten vertraging op. Op een gemiddelde weekdag staat ongeveer 6% van de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder in de file. Dat komt neer op ongeveer 830.000 personen en op ongeveer 716.000 auto's.

Mannen, hoger opgeleiden, werkenden, mensen tussen 18 en 45 jaar, mensen met hogere inkomens en frequente autogebruikers staan gemiddeld vaker in de file. Ditzelfde geldt voor mensen die in de randstad wonen, die op grotere afstand van een station wonen en mensen die dichterbij een centrum van een stadsgewest wonen (of werken).

Over het geheel genomen vinden de respondenten uit het onderzoek de file een beperkt maatschappelijk probleem. Vond 72% van de Nederlanders in 2010 de files op autosnelwegen (helemaal) niet acceptabel, in 2019 is dit aandeel spectaculair gedaald naar 35%. Agressie op de weg en in het openbaar vervoer, geluidsoverlast, luchtverontreiniging, verkeersonveiligheid, kosten van en vertragingen in het openbaar vervoer worden als een groter probleem ervaren dan de file.

Respondenten ergeren zich in de file vooral aan het gedrag van andere weggebruikers, bijvoorbeeld zij die over de vluchtstrook rijden of via een tankstation proberen de file in te halen. Ondanks dat een deel van de respondenten gevoelens van stress, frustratie en irritatie ervaart, zijn acceptatie en berusting de sterkste gevoelens bij de (dagelijkse) file. Hoger opgeleide respondenten, 18-45 jarigen, frequente autogebruikers en respondenten die vaker in de file staan zijn negatiever over files, evenals respondenten met een kritische, extraverte of emotioneel instabiele persoonlijkheid. Om files te mijden wordt het kiezen van een andere route, of het kiezen van andere vertrektijden vaak overwogen. Verhuizen of wisselen van baan wordt zelden overwogen om het fileleed te verminderen.

Inhoud

Samenvatting [2](#)

1 Inleiding [4](#)

- 1.1 [Achtergrond](#) [4](#)
- 1.2 [Doel en onderzoeksvragen](#) [5](#)
- 1.3 [Aanpak van het onderzoek](#) [5](#)
- 1.4 [Leeswijzer](#) [6](#)

2 De file: wat, hoe vaak, waarvoor, wanneer en wie? [7](#)

- 2.1 [Wat is een file?](#) [7](#)
- 2.2 [Hoe vaak, wanneer en hoe lang staat men in de file?](#) [9](#)
- 2.3 [Wie staan er in de file?](#) [13](#)

3 De beleving van de file [16](#)

- 3.1 [De file als persoonlijk en als maatschappelijk probleem](#) [16](#)
- 3.2 [Ergernissen van automobilisten](#) [18](#)
- 3.3 [De file als moment van berusting en acceptatie](#) [18](#)
- 3.4 [Kenmerken van de file](#) [21](#)
- 3.5 [Omgaan met de file](#) [23](#)

4 Conclusies en discussie [24](#)

Summary [26](#)

Literatuur [27](#)

Bijlage 1 Data en Methode [30](#)

Bijlage 2 Persoonlijkheden-kenmerken (The Big Five) [34](#)

Bijlage 3 Uitsplitsing naar autobezit, autogebruik en filefrequentie [36](#)

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De totale filelengte is de afgelopen decennia gestaag toegenomen. Tot in de jaren '90 bleven files voornamelijk beperkt tot de spitsuren, mooie stranddagen en het begin en einde van de vakantieperiodes. In het begin van deze eeuw zijn de files op de autowegen ook gewoon geworden op wat vroeger de stille uren waren. De financiële en economische crisis van 2008 en 2009 bracht enige verlichting, maar sinds 2014 nam het 'fileleed', zoals diverse media het noemen, weer gestaag toe.

Het bedrijfsleven ziet congestie als één van de belangrijkste knelpunten op het Nederlandse hoofdwegennet, waardoor de bereikbaarheid van economisch vitale gebieden in de knel komt. De brancheorganisaties TLN en ondernemersvereniging evofenedex stellen dat het bedrijfsleven in 2017 tussen de € 983 miljoen en € 1,3 miljard schade leed als gevolg van de files (Panteia, 2018). Dat is het hoogste niveau sinds 2007. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) raamt de totale maatschappelijke kosten door files en vertragingen op het Nederlandse hoofdwegennet voor 2018 op € 3,3 à 4,3 miljard. Ter vergelijking: de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in Nederland worden voor 2018 geschat op ongeveer € 17 miljard en de maatschappelijke kosten die gepaard gaan met de milieueffecten door het verkeer op circa € 11 miljard (KiM, 2019).

Het KiM doet regelmatig onderzoek naar het fenomeen file. Dat onderzoek richt zich veelal op het in kaart brengen van landelijke en regionale ontwikkelingen van de congestie en het verklaren hiervan (KiM, 2019; Van der Loop & Van der Waard, 2018a; Van der Loop et al., 2018b; Jorritsma et al., 2018). Rijkswaterstaat becijferde dat in 2018 de jaarfilezwaarte¹ 11,4 miljoen km minuut bedroeg en het reistijdverlies in files² op het rijkswegennet 43,4 miljoen uur (RWS, 2019). Dat zijn feiten waar de media veel aandacht aan besteden en die tot discussie leiden over de urgentie van het fileprobleem. In die discussie over files spelen vele soorten actoren een rol: de politicus, de beleidsmaker, het bedrijfsleven, uiteenlopende belangengroepen en deskundigen. Zij kijken vanuit verschillende perspectieven en met uiteenlopende meningen naar files en naar mogelijke oplossingen. De Nederlandse burger komt in die discussie nauwelijks aan bod. Er is niet zoveel bekend over wie er in de file staat, hoe lang men in de file staat en de mate van *hinder* die mensen daadwerkelijk van de file ondervinden en of de file als een probleem wordt *ervaren*. Hoe kijkt hij of zij aan tegen het fenomeen file en zijn files een issue voor de (dagelijkse) weggebruiker?

Meer kennis over hoe de Nederlander aankijkt tegen het fenomeen file, en welke factoren daarin een rol spelen, helpt om de 'ernst' van het probleem beter te begrijpen en in een bredere maatschappelijke context te plaatsen.

¹ De gemiddelde filelengte vermenigvuldigd met de duur van de file, gesommeerd over alle files in een jaar.

² Het verschil tussen de werkelijke reistijd en de reistijd bij 50 km/uur van alle weggebruikers.

1.2 Doel en onderzoeksvragen

Het doel van dit onderzoek is een beeld te geven van de 'ernst' van het fenomeen file vanuit het perspectief van de burger. Hiervoor beantwoorden we de volgende vragen:

1. Hoe definiëren Nederlanders een file?
Het gaat hier om de vraag wanneer mensen een wegsituatie als een 'file' ervaren. In hoeverre komt deze definitie overeen met de definities die Rijkswaterstaat en de ANWB op dit moment aanhouden?
2. Hoeveel mensen staan hoe vaak, voor welk motief, op welk tijdstip en waar in Nederland op een gemiddelde werkdag in de door Nederlanders gedefinieerde file?
3. Hoe zijn weggebruikers die in Nederland in de file staan te typeren?
Het gaat hier om inzicht in de kenmerken van mensen die frequent in de file staan: wat zijn hun achtergrondkenmerken (sociaal-economische en mogelijk persoonlijkheidskenmerken).
4. Hoe wordt het fenomeen 'file' door de Nederlander beleefd?
Hierbij is de vraag hoe de 'getypeerde' reizigers het ervaren om in de file te staan. Bij het inzichtelijk maken van de beleving besteden we aandacht aan het persoonlijke en maatschappelijk probleem-besef, ergernissen in de file en gevoelens of percepties over de file. Ook kijken we naar strategieën die mensen toepassen om fileleed te verminderen of te mijden.

1.3 Aanpak van het onderzoek

Om inzicht te krijgen in bovenstaande aspecten is tussen half juni en half juli 2019 een online enquête uitgezet onder respondenten van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN)³. De enquête is afgenomen onder een representatieve groep Nederlanders van 18 jaar en ouder. Bestuurders van vrachtwagens en bestelauto's zijn niet in de enquête betrokken.

De enquête bestond uit twee delen. In het eerste, meer algemene deel is gevraagd naar hoe vaak men in de file staat, waar, wanneer en voor welk motief dat is en welke gevoelens de file oproept. In het tweede gedeelte werd gevraagd naar de laatste file waar men in stond. De kenmerken van deze file zijn gerelateerd aan de beleving van file.

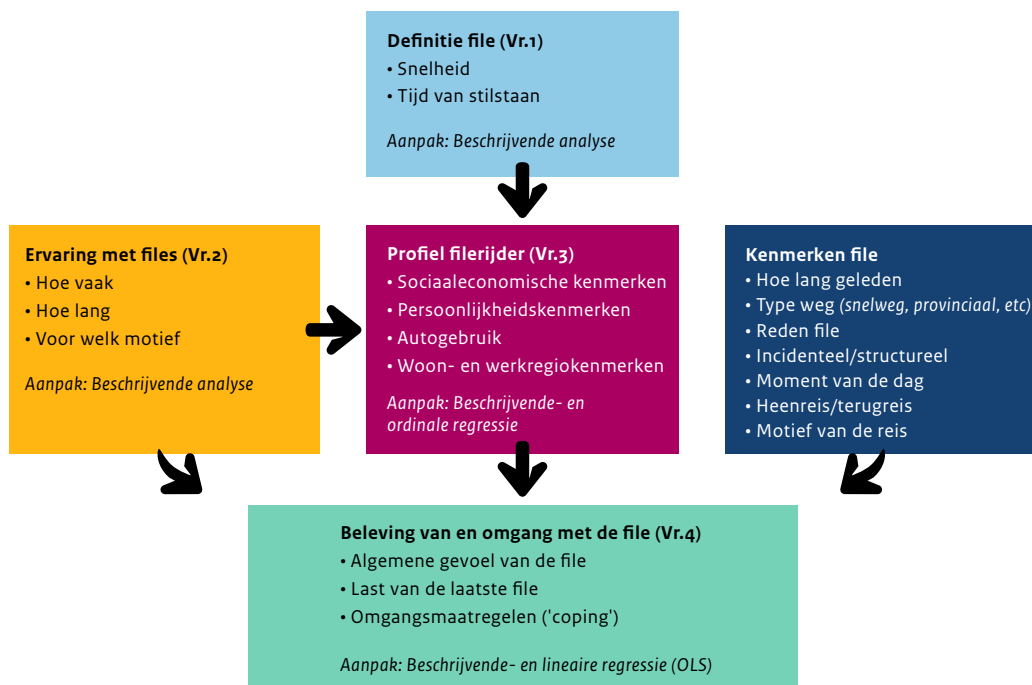
Voor de enquête zijn 3910 respondenten uitgenodigd. Uiteindelijk hebben 3220 mensen de vragenlijst ingevuld, een respons van 82%.

In dit rapport worden beschrijvende en multivariate analyses gebruikt om de filerijder te typeren en te bepalen welke aspecten de beleving van een file beïnvloeden. Figuur 1.1 geeft een overzicht van de verschillende analysestappen. Eerst bepalen we welke definitie mensen aanhouden voor een file (onderzoeksvraag 1). Deze definitie is gebruikt als basis voor alle vervolgstappen. Vervolgens kijken we naar de ervaring met de file (de frequentie dat men in de file staat, de tijdsduur en het motief) (onderzoeksvraag 2). De file-ervaring is vervolgens verder onder de loep genomen en er is gekeken naar verschillen tussen mensen die vaak en minder vaak in de file staan (profiel van de filerijder, onderzoeksvraag 3). De persoonskenmerken, de filefrequentie en de kenmerken van de (laatste) file zijn in de laatste stap gerelateerd aan de beleving van de file (onderzoeksvraag 4).

We combineren en vergelijken de inzichten uit de uitgevoerde enquête met bevindingen uit de (inter) nationale literatuur en onderzoek uit 2010 (KiM, 2010) waarin ook vragen over filebeleving zijn gesteld. Een uitgebreide beschrijving van de gebruikte data en statistische methodieken is te vinden in bijlage 1.

³ Het MPN is een panel van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) bestaande uit een representatieve groep Nederlanders (huishoudens en personen binnen huishoudens) aan wie jaarlijks verschillende vragen over hun reisgedrag worden voorgelegd. Deelnemers houden verder gedurende drie dagen een dagboekje bij met bezochte locaties, verplaatsingen tussen die locaties en vervoerwijzen.

Figuur 1.1 Analysestappen



1.4 Leeswijzer

In het vervolg van dit rapport bespreken we in hoofdstuk 2 wat respondenten onder een file verstaan, hoe vaak men in de file staat, voor welke motieven en op welke tijdstippen, hoe lang men in de file staat en hoeveel mensen er dagelijks in de file staan. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een analyse over de achtergrondkenmerken van de filerijder: wie is de filerijder? Vervolgens gaan we in hoofdstuk 3 in op de beleving van de file. We zetten de file als probleem af tegen andere maatschappelijke problemen, kijken naar de mate waarin files als probleem worden beschouwd, en kijken we naar verschillen in de beleving van files door een koppeling te leggen met de achtergrondkenmerken van de filerijder en de file waarin men stond. We sluiten af met conclusies en discussie (hoofdstuk 4).

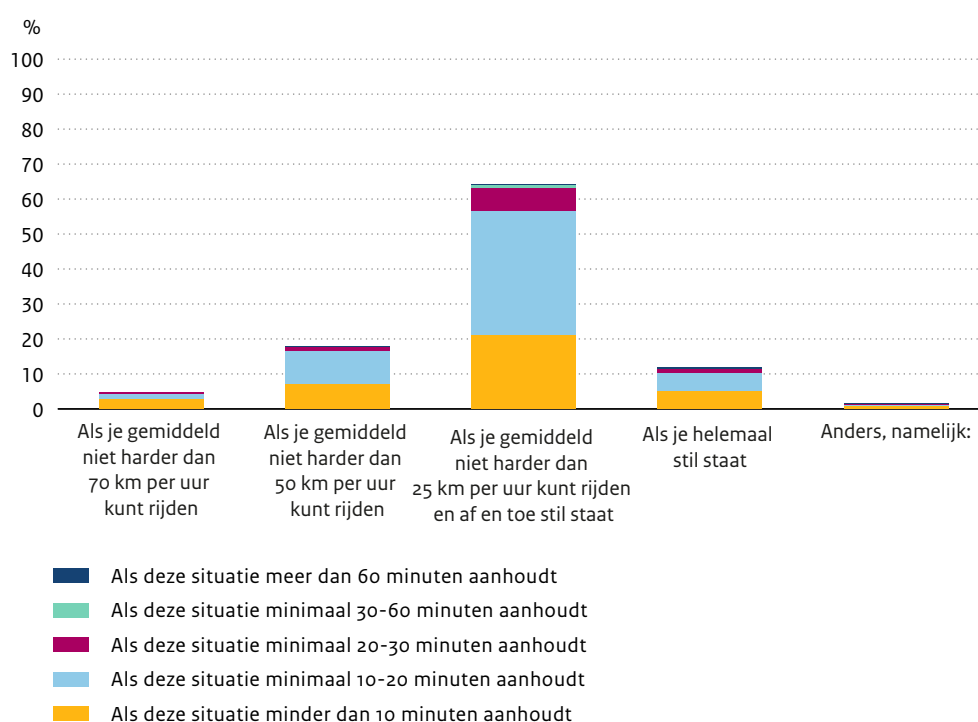
2 De file: wat, hoe vaak, waarvoor, wanneer en wie?

In dit hoofdstuk gaan we in op de kenmerken van ‘de file’ vanuit een gebruikersperspectief. Eerst gaan we kort in op wat onder een file wordt verstaan. Daarna verkennen we hoe vaak (frequentie), wanneer (tijdstip), waarvoor (motief) en hoe lang men in de file staat en hoeveel mensen er dagelijks in staan. Tenslotte gaan we in op wie, dus welke mensen, in de file staan.

2.1 Wat is een file?

Wat verstaat de gemiddelde Nederlander onder een file? We hebben de respondenten een aantal definities voorgelegd en gevraagd welke definitie volgens hen het beste het fenomeen file omschrijft. 64% van de respondenten definieert een file als een situatie waarbij je gemiddeld niet sneller kunt rijden dan 25 km/uur, en daarnaast af en toe stil staat (figuur 2.1). Ruim de helft van die 64% (55%) is van mening dat die situatie tussen de 10 en 20 minuten aanhoudt en een derde is van mening dat het minder dan 10 minuten duurt, wil men echt het gevoel hebben in de file te staan. Voor autobezitters en frequente autobegebruikers is dit beeld nagenoeg gelijk; een klein deel van die groep respondenten is van mening dat een file een situatie is als je niet sneller kunt rijden dan 50 of 70 km/uur (zie bijlage 3).

Figuur 2.1 Definitie van de file. Bron: KiM, respondenten MobiliteitsPanel Nederland 2019 (N=3220).



Het beeld op basis van de enquête wijkt weinig af van resultaten van onderzoek door Rijkswaterstaat (RWS) in 2008 (RWS AVV, 2008) en in 2010 door het KiM (KiM, 2010). Daaruit bleek dat meer dan de helft van de inwoners van Nederland vindt dat er sprake is van een file als op een autosnelweg gemiddeld niet sneller dan 25 km/uur gereden kan worden en men af en toe stil staat. Een Brits onderzoek (DfT, 2008) komt tot een vergelijkbaar resultaat. Meer dan de helft (55%) van de Britse ondervraagden ervaart een file als de gemiddelde snelheid ongeveer 20mph (32 km/uur) of lager is, terwijl ongeveer een derde aangeeft dat bij een gemiddelde snelheid van 50mph (80 km/uur) al sprake is van een file.

In hoeverre komt dit beeld overeen met de definities die door file-metende organisaties worden aangehouden? Volgens Rijkswaterstaat is er sprake van een file op het hoofdwegennet als de filelengte minimaal 2 km bedraagt en waarbij de auto's langzamer rijden dan 50 km/uur. De respondenten in ons onderzoek leggen de grens voor de file pas bij een snelheid van 25 km/uur. De ANWB hanteert een breder begrip voor de file: er is al sprake van file als er substantieel langzamer gereden wordt dan is toegestaan. Als er op een snelweg bijvoorbeeld gemiddeld 60 km/uur gereden wordt, terwijl 130 km/uur is toegestaan, rekent de ANWB de extra reistijd mee in de filezwaarte. Voor het meten van files gebruikt RWS een systeem van meetlussen op het hoofdwegennet. De ANWB gebruikt gegevens van TomTom en andere navigatiesystemen en mobiele telefoons.

Kader 1 Definities file in het buitenland

De Duitse automobielclub ADAC geeft aan dat er geen officiële definitie is, maar spreekt van een file wanneer voertuigen gemiddeld ten minste vijf minuten minder dan 20 km/uur rijden - en dat over een lengte van minstens één km (t-online.de). De Engelsen spreken van de hoeveelheid tijd in de file bij stilstaand verkeer of met een snelheid van minder dan 10 mph (16 km/uur) (DfT, 2019) en in Frankrijk wordt een file gedefinieerd als de opeenhoping van voertuigen met een zeer langzame en snel wijzigende (dan weer snel, dan weer langzaam) snelheid over één of meer doorlopende rijstroken en over een afstand van ten minste 500 meter (Bison Futé, 2019). In de diverse landen wordt dus uitgegaan van een zeer lage snelheid van het verkeer, dat zich over een bepaalde afstand of over een bepaalde tijd manifesteert.

Volgens sommige studies is er een maximum aan de tijd die mensen nog acceptabel vinden om in de file te staan. In de Verenigde Staten is onderzoek gedaan naar de wachttijd die automobilisten nog bereid zijn te accepteren bij 'Drive Thru'-faciliteiten zoals hamburgerrestaurants (Gattis, 1995). Uit het onderzoek bleek dat de grens bij 9 minuten ligt, langere wachttijden werden niet gevonden. Onderzoekers bij de TU Delft hebben de these geponeerd dat deze regel van toepassing is op veel meer vormen van vertraging in het wegverkeer. Als werkhypothese is gesteld dat het tijdsverlies dat iemand van een dagelijkse file nog geneigd is te accepteren, circa 10 minuten is (Westland, 1999). Uit Nederlands onderzoek (Van Toorenburg, 2000) blijkt dat vertragingen op locaties in de stedelijke omgeving inderdaad lijken te convergeren naar een tijd van 10 à 15 minuten. Bij sommige knelpunten (waar geen alternatieve routes zijn) is echter geen bovengrens gevonden: in het *meest extreme* geval loopt de structurele vertraging op een doorsneewerkdag op tot 35 à 40 minuten. Het geaccepteerde reistijdverlies uit beide studies komt redelijk overeen met de uitkomst van dit onderzoek, waarin het merendeel van de respondenten heeft aangegeven een file te ervaren bij een vertraging van tussen de 10 en 20 minuten.

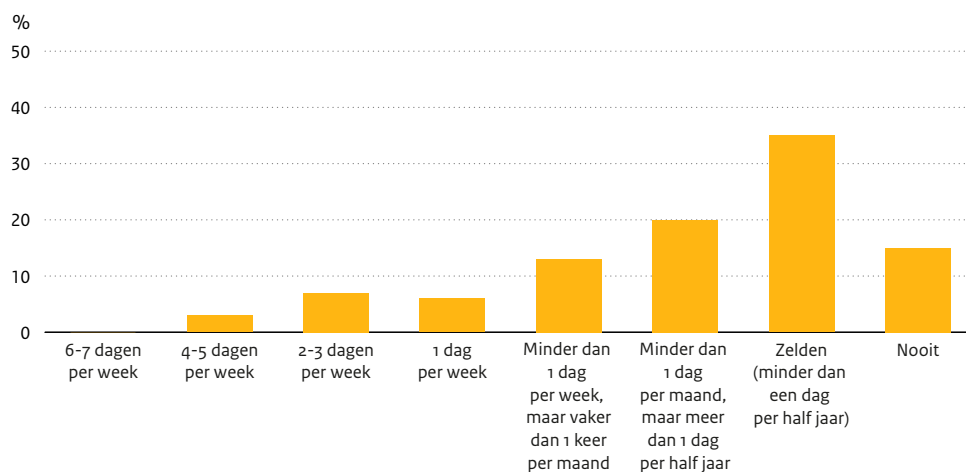
2.2 Hoe vaak, wanneer en hoe lang staat men in de file?

Hoe vaak in de file?

Om een indruk te krijgen hoe vaak de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder te maken krijgt met filevorming hebben we aan de respondenten gevraagd hoeveel dagen in de week men gemiddeld in de file staat. Het overgrote deel van de Nederlanders staat slechts sporadisch in de file. Meer dan 50% van de respondenten geeft aan zelden of nooit in de file te staan (figuur 2.2). Dat komt bijvoorbeeld omdat men buiten de spits reist of niet met de auto onderweg is. Ongeveer 15% van de Nederlandse bevolking wordt minstens 1x per week geconfronteerd met de file. Wanneer we inzoomen op alle autobezitters, is dat aandeel 18% en voor frequente autobezitters is het aandeel respondenten dat tenminste 1x per week in de file staat nog iets hoger, namelijk 23% (zie bijlage 3).

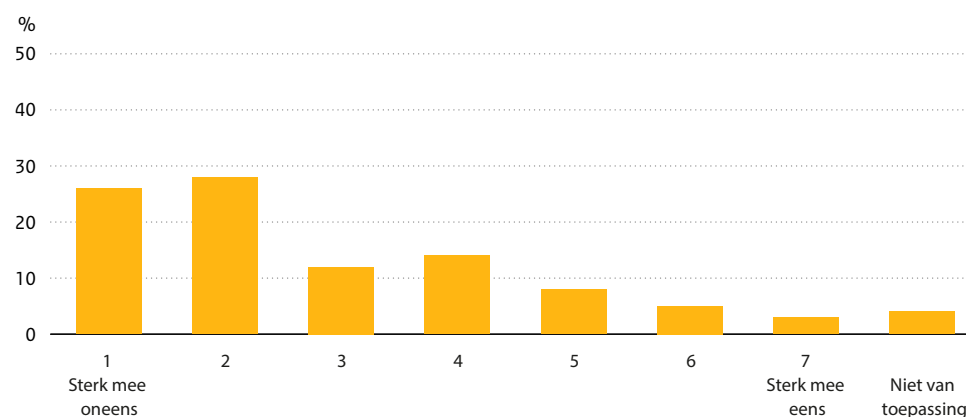
Figuur 2.2 Verdeling antwoorden op de vraag ‘Hoeveel dagen per week staat u gemiddeld in de file?’

Bron: KiM, respondenten MobiliteitsPanel Nederland 2019 (N=3220).



De bevindingen komen overeen met een recent onderzoek van I&O research naar rekeningrijden (I&O research, 2019), waaruit bleek dat van de totale groep automobilisten 13% minstens één keer per week tijdens de ochtendspits in de file staat en 15% in de avondspits. Onderzoek van Schaap et al. (2015) onder Nederlandse automobilisten bevestigt eveneens het beeld dat uit ons onderzoek naar voren komt: meer dan de helft van de automobilisten geeft aan niet vaak last te hebben van files (figuur 2.3).

Figuur 2.3 Antwoord op de stelling ‘Ik heb vaak last van files’. Bron: Schaap et al., 2015.

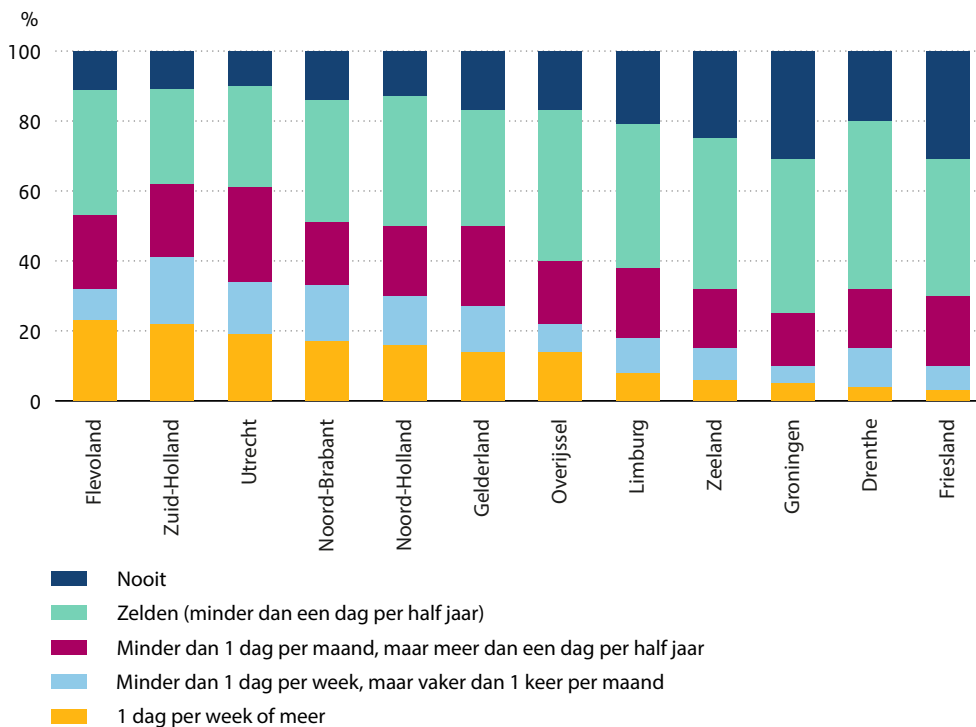


De Adviesdienst Verkeer en Vervoer heeft in 2006 onderzocht wie er tijdens de spitsuren op het hoofdwegennet rijdt (RWS-AVV, 2006). Uit het onderzoek kan worden afgeleid dat van de spitsrijders 40% minder dan 1 keer per week of nooit in de file staat, ruim een kwart staat 1 of 2 keer per week in de file en iets minder dan een derde staat minimaal 3 keer per week in de file. Dit geldt zowel voor de ochtend- als de avondspits. Niet-spitsrijders staan niet vaak in de file: 50% minder dan een keer per week en een derde zelfs nooit.

Waar in de file?

Uit ons onderzoek komt naar voren dat inwoners van de provincies Flevoland, Zuid-Holland, Utrecht, Noord-Brabant en Noord-Holland het meest frequent in de file staan (figuur 2.4). Waar je woont hoeft niet te betekenen dat je dan ook dáár in de file staat, maar de meeste files staan wel in de Randstad-provincies; 29 van de filetop-50 locaties en 8 van de filetop-10 locaties bevindt zich in de Randstad (RWS, 2019).

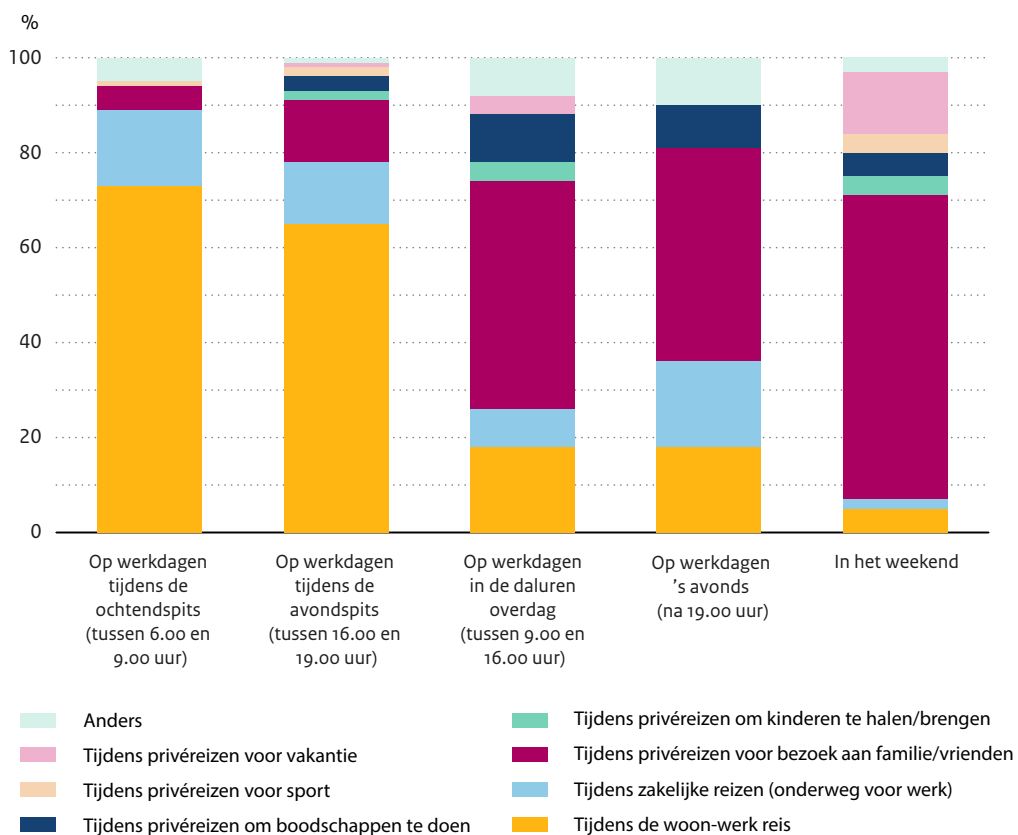
Figuur 2.4 Verdeling antwoorden op de vraag ‘Hoeveel dagen per week staat u gemiddeld in de file?’ naar inwoners provincie. Bron: KiM, respondenten MobiliteitsPanel Nederland 2019 (N=3220).



Wanneer in de file, voor welk motief?

Als we kijken naar het tijdstip van de dag dat men in de file staat blijkt dat 56% van de Nederlanders meestal in de avondspits in de file staat en 23% in de ochtendspits. Dit beeld komt overeen met de verdeling van congestie over de dag: het grootste reistijdverlies vindt plaats in de avondspits (KiM, 2019). Zij die vaak in de ochtendfile staan (figuur 2.5), zijn voornamelijk op weg naar het werk (73%). Onder mensen die het vaakst in de avondspits in de file staan zien we dat 20% van de mensen een niet-werkgebonden motief heeft (voornamelijk voor bezoek aan familie en vrienden). Dat in de avondspits niet-werkmotieven vaker voorkomen bleek ook al uit eerder onderzoek van Goudappel Coffeng (Goudappel Coffeng, 1997).

Figuur 2.5 Verdeling tijdstip meestal in de file naar motief. Bron: KiM, respondenten MobiliteitsPanel Nederland 2019 (N=3220).



Hoeveel tijd brengen we door in de file?

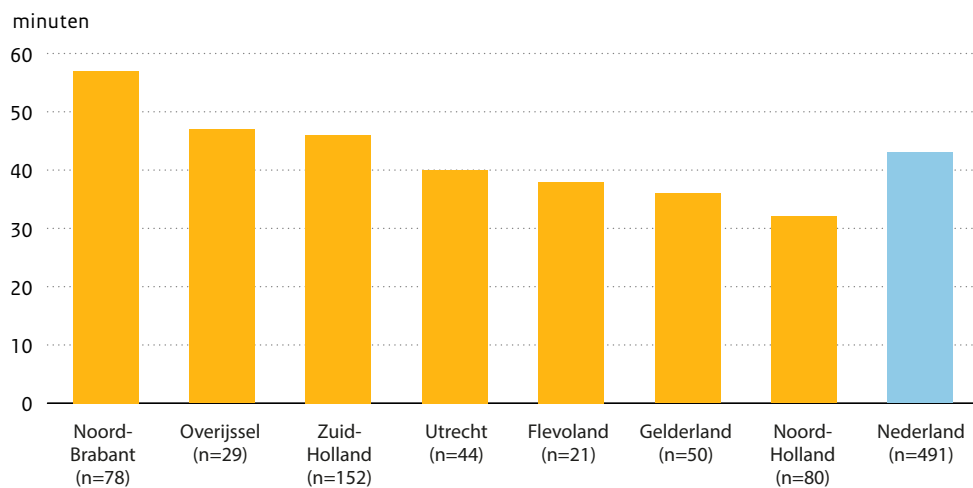
Gemiddeld staat een Nederlander van 18 jaar en ouder wekelijks ongeveer 7 minuten in de file. Echter, zij die minstens 1 keer in de week in de file staan (15% van de respondenten) lopen wekelijks gemiddeld 43 minuten vertraging op, dat is gemiddeld zo'n 37 uur per jaar.

Uit recent onderzoek van I&O research (I&O research, 2019) komt naar voren dat forenzen gemiddeld 40 minuten vertraging per week door files oplopen. De Verkeersonderneming (De Hond, 2013) heeft een onderzoek laten uitvoeren onder filerijders. Daaruit bleek dat 20% van de werknemers in de omgeving van Rotterdam een uur of langer per week stil in de file staat.

Het aantal minuten per week in de file verschilt per provincie. Inwoners van de provincie Noord-Brabant die minstens 1 x per week in de file staan ondervinden de meeste vertraging: wekelijks gemiddeld 57 minuten vanwege files (zie figuur 2.6). Inwoners van Noord-Holland die minstens 1x per week in de files staan rapporteren dat zij gemiddeld 'slechts' 32 minuten per week in de file staan.

Figuur 2.6 Gemiddeld aantal minuten per week in de file van inwoners van verschillende provincies en Nederland (minstens 1x per week in de file)*. Bron: KiM, respondenten MobiliteitsPanel Nederland 2019 (N=3220).

* De ontbrekende provincies hebben een te lage respons om een valide uitspraak op te baseren.



Hoeveel mensen staan er in de file?

Op basis van de verdeling van de filefrequentie is berekend hoeveel mensen van 18 jaar en ouder er in de file staan. Op een gemiddelde weekdag staat ongeveer 6% van de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder in de file. Dat komt neer op ongeveer 830.000 personen. Daarvan is 89% werkzaam in een beroep. Uitgaande van gemiddelde bezettingsgraden van de auto voor verschillende motieven zijn dat ongeveer 716.000 auto's (voor de berekening van het aantal personen en auto's zie kader 2.2).

Kader 2.2 Berekening aantal mensen en aantal auto's in de file

Aan de respondenten is gevraagd hoeveel dagen men gemiddeld in de file staat. Op basis van de verdeling van de filefrequentie is berekend hoe vaak dat op een gemiddelde weekdag is. Hierbij tellen respectievelijk respondenten die 6-7 dagen in de file staan voor 93% mee, 4-5 dagen in de file staan voor 64%, respondenten die 2-3 dagen in de file staan voor 36%, degenen die 1 keer per week in de file staan voor 14%, zij die minder dan 1 dag per week maar vaker dan 1 keer per maand voor 5%, tussen een maand en een half jaar voor 1% en 'zelden' voor 0% mee. Uit de berekening volgt dat er op een gemiddelde weekdag 193 respondenten in de file staan. Dat is 6% van alle respondenten. Uitgaande van 13.802.604 Nederlanders van 18 jaar en ouder en het aandeel personen dat op een gemiddelde weekdag in de file staat (6%), zijn dat dat ongeveer 830.000 personen van 18 jaar en ouder.

Voor de raming van het aantal auto's dat op een gemiddelde weekdag in file staat is uitgegaan van de bezettingsgraad van de personenauto's. Deze is voor verschillende verplaatsingsmotieven afgeleid uit de data van het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN) en varieert in 2017 van 1,07 personen voor het woon-werkverkeer tot 1,72 personen per auto voor het motief onderwijs. 89% van de mensen die in de file staan is werkzaam in een beroep. We gaan ervan uit dat dit woon-werkverkeer is en derhalve gebruiken we een bezettingsgraad van 1,07.

De resterende 11% van de mensen staan voor andere motieven in de file. We hanteren daarvoor een gemiddelde bezettingsgraad van 1,63 personen/auto (het gemiddelde van de bezettingsgraden van de motieven winkelen, onderwijs en overig). Uitgaande van 830.000 personen die op een gemiddelde weekdag in de file staan ramen we dat er ongeveer 716.000 auto's op een gemiddelde weekdag in de file staan.

2.3 Wie staan er in de file?

Op basis van een ordinale regressie onder de respondenten van 18 jaar en ouder uit ons onderzoek, vinden we dat met name mannen, hoger opgeleiden, werkenden, mensen tussen 18 en 45 jaar, hogere inkomens en (vanzelfsprekend) mensen die de auto veel gebruiken vaker in de file staan (tabel 2.1). Mensen met een OV-kaart staan ook vaker in de file. Nadere analyse moet uitwijzen wat hiervan de oorzaak is. Misschien duidt het op een actiever activiteitenpatroon voor deze groep. Mensen die op grotere afstand van een station wonen, staan vaker in de file dan zij die dichterbij een station wonen. Mogelijk komt dit omdat men dan minder alternatieven heeft voor de auto voor langere verplaatsingen. Mensen die dichterbij een centrum van een stadsgewest wonen (of werken) staan daarnaast ook vaker in de file. Zij worden mogelijk vaker geconfronteerd met stadsdrukke. Ook staan mensen die woonachtig zijn in de randstad vaker in de file, evenals respondenten die hun buurt minder goed bereikbaar vinden voor de auto.

Voor werkenden duiden de resultaten erop dat mensen die meer uren werken vaker in de file staan dan mensen die minder uren per week werken. Daarnaast blijken werkenden die meer uren op andere locaties werken, iets vaker in de file staan dan mensen die dat minder doen. Overigens vinden we geen relatie met het aantal uren dat wordt thuisgewerkt.

Logischerwijs vinden we ook dat naarmate mensen een situatie eerder als een file erkennen, zij vaker in de file staan. Oftewel: mensen die een situatie waarbij 70 km/uur wordt gereden al als file aanduiden, staan vaker in de file dan mensen die situaties waarin het verkeer in zijn geheel stilstaat pas als file aanduiden.

Tabel 2.1 Wie staan er vaker in de file

Te verklaren variabele: File frequentie (1 = zelden of nooit, 4 = meer dan 1x per week)		Alle respondenten		Werkenden		Werkenden (werklocatie bekend)	
		Unst.B	p-waarde	Unst.B	p-waarde	Unst.B	p-waarde
VERKLARENDE VARIABELEN							
Definitie file	70 km of minder (vs helemaal stil)	1,193	***	1,268	***	1,308	***
	50 km of minder	0,926	***	0,845	***	0,828	***
	25 km of minder	0,665	***	0,635	***	0,560	***
Vrouw		-0,318	***	-0,302	***	-0,364	***
Hoog opleidingsniveau		0,316	***	0,278	***	0,311	***
Leeftijd	30 tot 45 (vs 18-30)	-0,103		-0,092		-0,196	*
	45 tot 65	-0,204	***	-0,193	**	-0,333	***
	65-plus	-0,408	***	-0,322	**	-0,172	
Frequentie autogebruik		1,143	***	1,178	***	1,240	***
Bezit geen OV-kaart (vs bezit OV-kaart)		-0,258	***	-0,353	***	-0,180	**
Bruto hh inkomen	tot € 28600 (vs 28600-42400)	-0,120		0,074		0,044	
	€ 42400 € 71000	0,025		0,109		0,038	
	€ 71000 of meer	0,223	***	0,296	***	0,214	*
Randstad		0,430	***	0,422	***	0,409	***
Mijn buurt is goed bereikbaar	per auto	-0,102	***	-0,081	***	-0,086	*
	per OV	-0,014		-0,041		-0,019	
Afstand van woning naar	stadscentrum	-0,012	***	-0,012	***	0,004	
	station	0,019	**	0,017	**	0,025	**
Werkend		0,181	**				
Aantal werkuren				0,008	***	0,009	**
Aantal uren werken op andere locatie				0,012	***	0,005	
Aantal uren thuiswerken				0,001		0,003	
Afstand van werk naar	stadscentrum					-0,020	***
	station					-0,019	
N		3177		2184		1415	

Unst.B = Unstandardized Beta, **P-waarde** = significantieniveau; *** p<1%, ** p<5%, * p<10%.

Een leesvoorbeeld: De kans dat respondenten die in de Randstad wonen frequent in de file staan is significant hoger dan voor respondenten die niet in de Randstad wonen (positief teken van de Beta). Dit geldt ook voor werkende respondenten. Voor respondenten die verder van het stadscentrum wonen is de kans significant kleiner dat ze vaak in de file staan (negatief teken van de Beta).

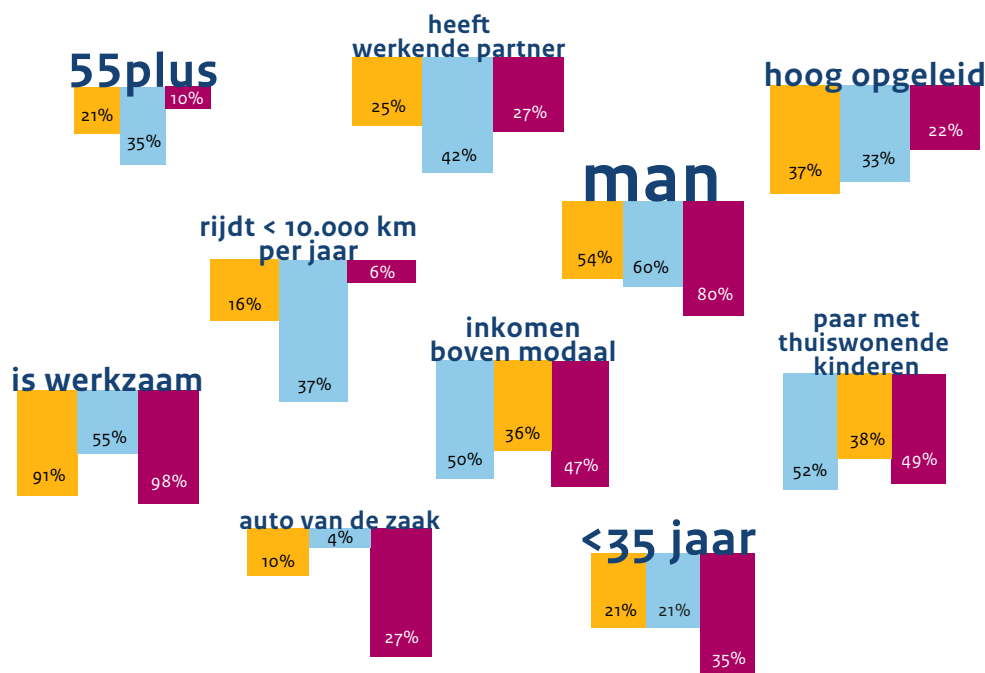
NB: De N is iets kleiner als de totale respons omdat voor sommige postcodes geen informatie bekend is over de afstand tot resp. stadscentrum en station. Dit geldt met name voor de werklocatie. Vandaar dat er een apart model is geschat voor werkenden met en zonder werklocatie-informatie.

De resultaten uit ons onderzoek zijn vergelijkbaar met het eerder aangehaalde onderzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer uit 2006 naar het profiel van de spitsrijder (RWS-AVV, 2006). Daarbij is onderscheid gemaakt naar de incidentele, de reguliere en de structurele spitsrijder. Dit zegt niets over of men wel of niet in de file staat, echter de kans daarvoor neemt wel toe naarmate men vaker tijdens de spitsuren rijdt. Figuur 2.7 geeft een overzicht van de kenmerken van de verschillende typen spitsrijders. Kort samengevat:

- *Incidentele spitsrijders* zijn ouder dan de andere type spitsrijders en velen van hen hebben een werkende partner. Het zijn vaker mannen dan vrouwen. Een groot deel rijdt minder dan 10.000 km/jaar en ze zijn minder vaak werkzaam. Het inkomen is minder vaak bovenmodaal.
- *Reguliere spitsrijders* zijn zowel mannen als vrouwen en zitten wat betreft leeftijd tussen de structurele en incidentele spitsrijders in. Bijna allemaal zijn ze werkzaam en de helft heeft een inkomen bovenmodaal en een groot deel is hoog opgeleid.
- *Structurele spitsrijders* zijn voornamelijk mannen. Ze zijn jonger en ze rijden meer. Bijna alle structurele spitsrijders werken en een kwart heeft een auto van de zaak. Ze zijn iets minder vaak hoog opgeleid dan de reguliere en incidentele spitsrijders.

Figuur 2.7 Profiel van de verschillende typen spitsrijders. Bron: RWS-AVV, 2006.

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN TUSSEN **REGULIERE** **INCIDENTELE** **STRUCTURELE** SPITSRIJDERS



Ook zien we overeenkomsten met onderzoeksresultaten van 20 jaar geleden naar 'de filerijder' in Nederland (Goudappel Coffeng, 1997). In dit onderzoek bleek driekwart van de filerijders man te zijn, een gemiddelde leeftijd te hebben van 41 jaar, over het algemeen hoog opgeleid te zijn en een bovenmodaal inkomen te hebben (64%). Meer dan de helft (55%) van de filerijders maakte destijds deel uit van een huishouden waarbij beide partners betaald werk verrichten.

3 De beleving van de file

In dit hoofdstuk gaan we in op de beleving van de file. Mensen kunnen een fysieke verplaatsing op een verschillende manier beleven. Oftewel, het gaat bij mobiliteit om een menselijke activiteit die gepaard gaat met emoties en gevoelens, met beleving en waardering, met oordelen en vooroordelen (Harms et al., 2007). Dit geldt ook voor het fenomeen file. Zo kan de beleving van de file afhankelijk zijn van kenmerken van de lengte van de file, het tijdstip waarop de file plaatsvindt en de locatie van de file. Anderzijds spelen ook kenmerken van de persoon in de file een rol of de tijdgeest (de manier van denken en handelen van het merendeel van de bevolking in een bepaalde tijd). Dat de ene automobilist negatiever is over de file dan de ander, kan bijvoorbeeld komen door verschillen in de sociaal-economische situatie, attitudes, kennis van en ervaring met files, persoonlijkheidskenmerken, of de mate van controle over het fenomeen file (ook wel 'coping' genoemd). We zetten de file als probleem af tegen andere maatschappelijke problemen, kijken naar de gevoelens die een file oproept, en naar verschillen in de beleving van files. Waar mogelijk vergelijken we met resultaten uit eerder uitgevoerd onderzoek en geven overeenkomsten en verschillen aan.

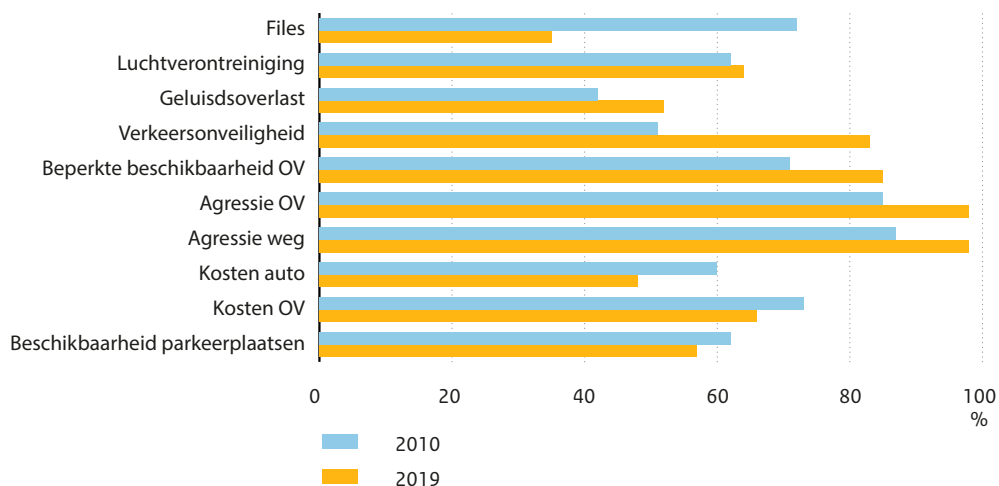
3.1 De file als persoonlijk en als maatschappelijk probleem

Om een indruk te krijgen van de mate waarin de file door Nederlanders als een maatschappelijk probleem wordt gezien, hebben we respondenten gevraagd de file af te zetten tegen andere 'vervelende' verkeersgerelateerde situaties. De bevindingen zijn opvallend, met name als we een vergelijking maken met 2010 waarin we respondenten in een enquête eenzelfde vraag voorlegden.

Vond 72% van de Nederlanders in 2010 de files op autosnelwegen (helemaal) niet acceptabel, in 2019 is dit aandeel spectaculair gedaald naar 35% (figuur 3.1). Relatief gezien vinden mensen anno 2019 de files in Nederland dus maar een beperkt maatschappelijk probleem ten opzichte van andere verkeersgerelateerde problemen. Waardoor het verschil ten opzichte van 2010 veroorzaakt wordt is niet geheel duidelijk. De vraagstelling week wel iets af. In 2010 werd gevraagd naar acceptatie van files op autosnelwegen, files op wegen buiten de bebouwde kom (niet autosnelwegen) en files in de binnensteden. In 2019 hebben we gevraagd naar acceptatie van files op de wegen. Echter, het grote verschil kan naar onze mening niet geheel verklaard worden door de andere wijze van bevraging, mede omdat de verschillen voor de andere 'problemen' veel minder groot zijn.

Met name agressie op de weg en in het openbaar vervoer, maar ook aspecten als verkeersonveiligheid, de beschikbaarheid van het openbaar vervoer, kosten van en vertragingen in het openbaar vervoer, geluid en luchtverontreiniging worden in 2019 als een groter probleem gezien dan de file. Het maatschappelijk probleembesef is overigens in grote mate gelijk aan het persoonlijk probleembesef. Oftewel: wanneer we mensen vragen of de verschillende situaties een probleem zijn voor hem- of haarzelf vinden we een soortgelijk beeld. Wel lijken mensen de beperkte beschikbaarheid van- en vertragingen in het openbaar vervoer voor de maatschappij een iets groter probleem te vinden dan voor zichzelf. Overigens vinden frequente autogebruikers de kosten en vertraging in het openbaar vervoer een wat groter probleem dan minder frequente autogebruikers. Frequente autogebruikers en met name mensen die frequent in de file staan vinden daarnaast files een groter maatschappelijk probleem dan mensen die minder vaak in de auto zitten of in de file staan (bijlage 3). We vinden geen verschillen tussen mensen woonachtig binnen en buiten de randstad wat betreft de maatschappelijke probleemperceptie van de file.

Figuur 3.1 Maatschappelijk probleembesef van verschillende aspecten 2010, 2019. Bron: KiM, Draagvlakonderzoek 2010; KiM, respondenten MobiliteitsPanel Nederland 2019.



Er kunnen verschillende redenen zijn waarom anno 2019 files als minder groot probleem worden gezien dan in 2010 en het probleembesef van aspecten als verkeersveiligheid en agressie op de weg en het openbaar vervoer juist is toegenomen.

Zo kan de afname van het probleembesef rond de file mogelijk te maken hebben met de verdergaande mogelijkheden om tijd- en plaatsafhankelijk te werken. Er zijn inmiddels mogelijkheden om de file te mijden, waardoor het probleembesef van de file mogelijk is afgenomen. Daarnaast bleek uit analyses verricht door het KiM dat tussen 2009 en 2010 een plotselinge toename van het reistijdverlies optrad. Dit vond plaats na een periode van minder verkeer en minder reistijdverlies, toegeschreven aan de kredietcrisis in 2008 en 2009. Wellicht heeft de plotselinge toename van het reistijdverlies in 2010 de perceptie van de Nederlanders dusdanig beïnvloed dat ‘files’ indertijd als een groot probleem werden ervaren.

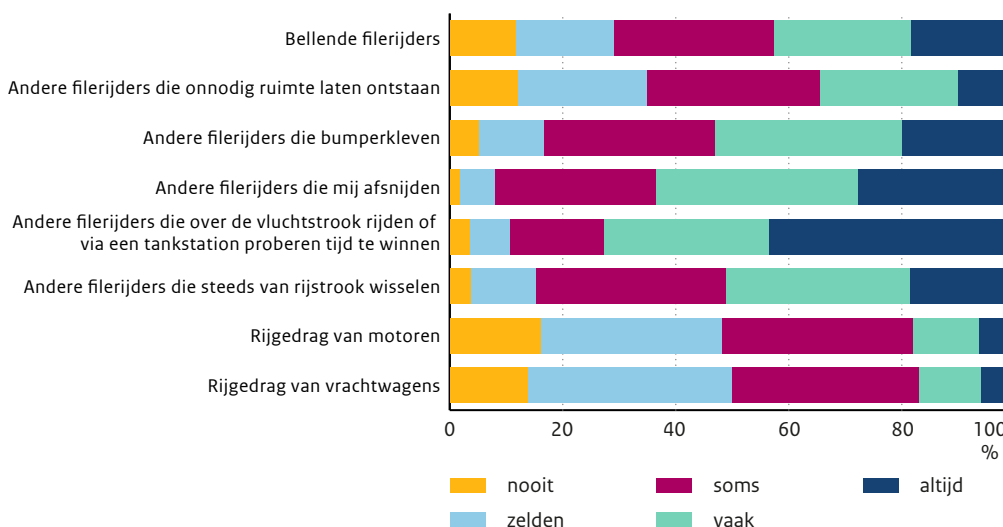
Het groeiende probleembesef rond verkeersveiligheid kan wellicht zijn beïnvloed door recente (media) aandacht voor dit onderwerp, bijvoorbeeld door het onderzoek naar de Stint en de campagnes om mobiele telefoons uit het verkeer te mijden van bijvoorbeeld ANWB en de Rijksoverheid (‘Rij MONO, fiets MONO’).

De bevindingen kunnen ook worden bekeken in het licht van het recente onderzoek van het SCP naar Burgerperspectieven (Dekker en de Ridder, 2019). Hieruit blijkt dat thema’s als samenleven en normen en waarden, immigratie en integratie en inkomen en economie in de ogen van de Nederlander veel belangrijkere maatschappelijke issues zijn dan ‘verkeer en de fysieke leefomgeving’. Bij het thema ‘samenleven en normen en waarden’ maken burgers zich onder andere zorgen over groeiende intolerantie en onverdraagzaamheid, agressief en hufterig gedrag in de publieke ruimte. Dit type gedrag doet zich vooral voor in het verkeer, openbaar vervoer en winkels. Daar zit misschien een ‘haakje’ naar de bevinding uit ons onderzoek dat Nederlanders agressie op de weg en in het openbaar vervoer als een groter probleem ervaren dan de file.

3.2 Ergernissen van automobilisten

We hebben aan mensen gevraagd in welke mate ze zich ergeren aan bepaalde aspecten in de file (figuur 3.2). Hieruit komt naar voren dat mensen zich het meeste ergeren aan andere filerijders die over de vluchtstrook rijden of via een tankstation proberen in te halen. Ook afsnijden, bumperkleven en van rijstrook wisselen worden als vervelend gezien (meer dan 50% van de respondenten vindt dit vaak of altijd vervelend). Dat automobilisten in de file vaak van rijstrook wisselen kan samenhangen met de neiging te denken dat het verkeer in de andere rijbaan sneller gaat. Het vermeende verschil in snelheid berust echter op een illusie. Het voelt alsof de andere rijstrook sneller gaat, terwijl de gemiddelde snelheid op de rijstroken vergelijkbaar is (Redelmeier & Tibshirani, 1999). Rijgedrag van vrachtwagens en motoren wordt overigens maar beperkt aangemerkt als ergernis in de file. Wanneer we inzoomen op autobezitters, frequente autobegebruikers en mensen die vaak in de file staan zien we globaal hetzelfde beeld (bijlage 3).

Figuur 3.2 Ergernissen in de file. Bron: KIM, respondenten MobiliteitsPanel Nederland 2019.



3.3 De file als moment van berusting en acceptatie

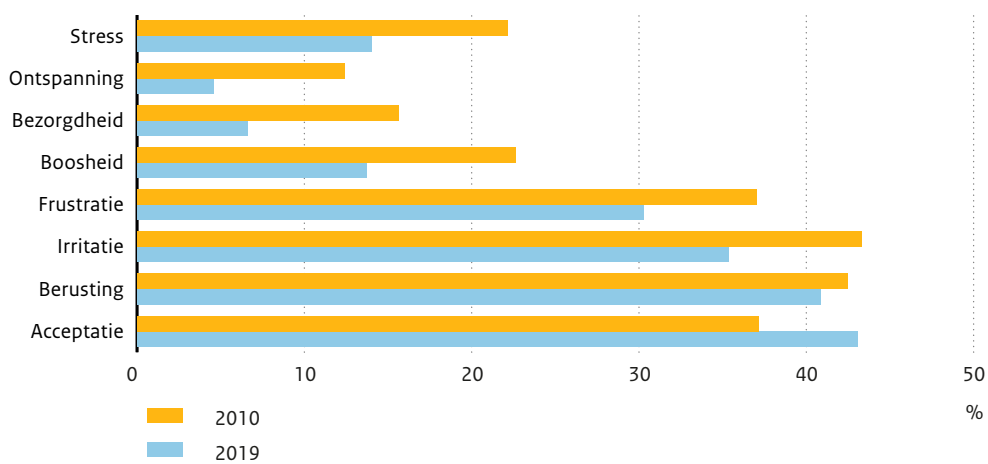
We hebben zowel in 2010 als in 2019 respondenten gevraagd hun gevoelens over de file te kwantificeren. Van de ondervraagde gevoelens roepen files in 2019 het vaakste acceptatie en berusting op (figuur 3.3). In 2010 spande irritatie nog de kroon. Ten opzichte van 2010 roept de file anno 2019 minder boosheid, frustratie, irritatie en bezorgdheid en wat meer acceptatie op.

Een verklaring voor de berusting en acceptatie onder een grote groep respondenten kan onder andere worden gevonden in gewoontegedrag. Men heeft er mee leren leven, de extra reistijd geaccepteerd en zijn dagelijkse agenda erop aangepast. Dit beeld wordt ondersteund door onderzoek in opdracht van De Verkeersonderneming (De Hond, 2013). Filerijders laten zich meestal niet afschrikken door lange dagelijkse files. Veel automobilisten zijn gewoontedieren en vertrekken iedere werkdag op vaste tijden. De filerijders berusten in hun situatie. Dit was voor De Verkeersonderneming aanleiding om in de regio Rotterdam een campagne te starten om het 'kuddegedrag' te doorbreken: 'Wees geen filedier' (met slogans als 'Het is vijf uur. Ik ga maar eens op de file aan') (De Hond, 2013).

Er zijn zelfs mensen die de file als 'ontspannend' ervaren. Harms (2005; 2008) suggereert dat de file soms wordt getypeerd als 'moment van rust', als 'nevenactiviteit' en als 'sociale activiteit'. De groep die files als 'ontspannend' typeert is overigens wel vrij beperkt en in 2019 kleiner dan in 2010.

De verschillen in beleving tussen de dagelijkse en de onverwachte file zijn in beide jaren beperkt; in de laatste situatie zijn respondenten iets negatiever. Wel moet worden opgemerkt dat er een klein verschil zat in de vraagstelling tussen 2010 en 2019. In 2010 is expliciet gevraagd naar een file tijdens de woon-werkreis, in 2019 werd gevraagd naar een file in het algemeen. Of dit de verschillen tussen beide jaren kan verklaren is niet duidelijk. Om die reden hebben we voor de vergelijking ingezoomd op degenen die meestal voor de woon-werk of zakelijke reis in de file staan.

Figuur 3.3 Vraag: Stel u bent onderweg en komt in een dagelijkse file terecht. Welke gevoelens roept dit bij u op? (% vaak-altijd). Bron: KiM, Draagvlakonderzoek 2010; KiM, respondenten MobiliteitsPanel Nederland 2019.



Kader 3.1

Filegeluk, Martin Bril

(...) Het mooie van in een file staan, is dit: je bent niet thuis, en je bent niet op je werk. Je kunt weliswaar geen kant op, maar je bent zo vrij als een vogel. Je kunt doen waar je zin in hebt, behalve rijden, maar vergeleken met rijden is stilstaan eigenlijk mooier, ik bedoel: rustgevend. Achter je ligt de hectiek van het gezinsleven, jammerende kinderen, een chagrijnige vrouw, voor je de hectiek van je werk: klagende collega's en een chagrijnige baas. Zo bekeken is de file de laatste plaats waar de moderne mens nog even zichzelf kan zijn. Je kijkt eens wat naar een weiland met een koe er in, naar je buurman in zijn Toyota die met een nagelschaar de haren uit zijn neus knipt, je flirt wat met dat leuke Golfje achter je, je luistert naar muziek en krabt wat aan je kruis; niemand doet je wat en de airco blaast er op los.

Dat is de essentie van het filegeluk.

Niemand doet je wat, je staat vast.

Daarom ben ik altijd wat achterdochtig als het gaat om het oplossen van het fileprobleem. Want stel dat er géén files zijn, dan zit er niets anders op dan in een rechte lijn naar je werk te scheuren, en acht uur later hetzelfde traject terug, naar huis. Dat klinkt misschien aantrekkelijk, maar is het natuurlijk helemaal niet: weer die korte broek aan, weer die jengelende kinderen, weer die vrouw met haar sores, weer die barbecue die aan moet. Allemaal dingen die je zo fijn uitstelt door in de file te staan. Stilstand is hier de essentie – rijdend het leven uitstellen, kan niet.

Vroeger (een woord dat natuurlijk verboden zou moeten worden, maar soms kun je er niet omheen) was stilstand achteruitgang. Dat is al lang niet meer zo. Stilstand is nu vooruitgang, ja, de tijd die je doorbrengt in de file is quality time, vergelijkbaar met de uren die opa ooit met een grasspriet in de mond aan de waterkant doorbracht, de blik gericht op de roerloze hemel. Ongetwijfeld zijn er mensen die dit niet begrijpen, maar zij hebben het filerijden, en het stilstaan, nog niet onder de knie. Ze ergeren zich in de file, ze vloeken en tieren en halen in over de vluchtstrook, ze leven, kortom, in onwetendheid. Ze dolen, ze geloven in haast.

Ik moet eerlijk zeggen dat ikzelf ook tot die groep behoor, maar elke keer als ik aansluit in een file, neem ik me voor het Zengevoel van de echte filerijder nu eindelijk eens tot het mijne te maken. Diep ademhalen en gewoon gelukkig zijn; het moet kunnen, het kan niet moeilijk zijn. Miljoenen zijn mij voorgegaan.

Bron: de Volkskrant, 6 juli 2006, p. 13

Wanneer we de gevoelens over de file combineren tot één factor die de mate van negatieve fileperceptie beschrijft⁴ (tabel 3.1), vinden we dat respondenten met een hoger opleidingsniveau, jongeren, frequente autogebruikers en mensen die frequent in de file staan negatievere gevoelens hebben bij de file. Daarnaast zien we een duidelijke relatie met persoonlijkheidskenmerken; extraverte en kritische mensen zijn negatiever, terwijl emotioneel stabiele mensen een minder negatief beeld hebben van de file. Als statistisch gecontroleerd wordt voor de variabelen autogebruik en filefrequentie vinden we geen verschil tussen werkenden en niet-werkenden en voor hogere en lagere inkomensklassen (zonder deze controle vinden we dat werkenden en mensen met een hoger inkomen negatiever zijn). Overigens vinden we geen verschil in gevoelens over de file tussen mannen en vrouwen, respondenten woonachtig in de randstad of daarbuiten en de houding ten opzichte van de auto.

⁴ KiM heeft een factoranalyse uitgevoerd (PCA) waarbij de stellingen rond filegevoelens (roept stress, frustratie, bezorgdheid, irritatie, berusting, acceptatie, ontspanning op) als input zijn genomen. We hebben de factoranalyse geforceerd door één factor te maken. De score op deze factor hebben we vervolgens verklaard met behulp van een regressieanalyse. Meer informatie is te vinden in bijlage 2.

Tabel 3.1 Beleving van de file

Te verklaren variabele: Negatieve gevoelens file (factorscore op basis van verschillende stellingen; hoe hoger de score, des te negatiever de gevoelens)		Alle respondenten	
		Unst.B	p-waarde
VERKLARENDE VARIABELEN			
(Constant)		0,555	***
Vrouw		0,002	
Hoog opleidingsniveau		0,114	***
Leeftijd	30-45 (vs 18-30)	-0,053	
	45-65	-0,367	***
	65-plus	-0,658	***
Bruto hh inkomen	tot € 28600 (vs 28600-42400)	-0,081	
	€ 42400 tot € 71000	0,001	
	€ 71000 of meer	0,021	
Frequent autogebruik		0,089	**
Frequentie in de file		0,092	***
Randstad		-0,021	
Positief over auto		-0,023	
Persoonlijkheid	warm	0,009	
	extravert	0,022	*
	emotioneel stabiel	-0,140	***
	open voor nieuwe ervaringen	-0,020	
	zorgvuldig	0,002	
	kritisch	0,127	***
Werkend		0,063	
N		3220	

Unst.B = Unstandardized Beta, P-waarde = significantieniveau; *** p<1%, ** p<5%, * p<10%.

Leesvoorbeeld: Hoe hoger de leeftijd, des te minder negatieve gevoelens men over de file heeft.

3.4 Kenmerken van de file

Om te onderzoeken in hoeverre kenmerken van de file een rol spelen in de beleving, is de respondenten gevraagd naar hun laatste file-ervaring. Uit een regressieanalyse (tabel 3.2) blijkt dat men de file van werk naar huis als iets vervelender ervaart dan de file van huis naar werk of tijdens een reis voor privé-doeleinden. Respondenten lijken juist iets minder negatief wanneer de file veroorzaakt wordt door slecht weer. Wanneer men echt ergens op tijd moet zijn of de file onverwacht is, beschouwt men de file als meer vervelend. Ditzelfde geldt als men van tevoren geen rekening houdt met potentieel extra reistijd door file. Rekening houden met file voorafgaand aan de rit is een vorm van controle. De mate van controle die men kan uitoefenen speelt een grote rol bij het ervaren van stress. Bepalend is of men de reistijd naar het werk in de hand heeft (Legrain, Eluru et al., 2015) en of men in staat is het tijdstip van vertrek zelf te kiezen (Sposato, Röderer et al., 2012). Ook als de file vrij lang duurt, of er meer files tijdens de reis zijn,

ervaart men deze als meer vervelend. Wanneer men met één of meer vrienden in de auto zit, beleeft de respondent de file als iets minder vervelend.

Tabel 3.2 Beleving van de laatste file

Te verklaren variabele: Perceptie laatste file (0 = niet vervelend, 10 = heel erg vervelend)		Respondenten die minstens 1 x per jaar in de file staan	
		Unst.B	p-waarde
VERKLARENDE VARIABELEN			
(Constant)		5,275	***
Laatste file was	in bebouwde kom (vs snelweg)	0,054	
	op andere weg buiten de bebouwde kom	0,029	
Hoe lang geleden in de laatste file?		-0,055	
Laatste file was	in het weekend (vs daluren)	-0,092	
	tijdens ochtendspits	0,005	
	tijdens avondspits	0,015	
Laatste file: Oorzaak was	incident (vs oorzaak was dagelijkse file door drukte)	-0,100	
	slecht weer	-0,538	*
	werkzaamheden	0,045	
	vakantiefile	-0,225	
Laatste file was tijdens	reis van werk naar huis (vs privé-oorzaak)	0,283	**
	een zakelijke reis	-0,101	
	reis van huis naar werk	-0,090	
Hoe lang stond u ongeveer in deze laatste file?		0,520	***
Ik hoefde niet op tijd zijn tijdens de laatste file (vs stond wel op tijd)		-0,396	***
Ik zat samen met	partner in de laatste file (vs stond alleen in de file)	0,139	*
	kinderen in de laatste file	0,130	
	één of meerdere vriend(en) in de laatste file	-0,274	
	één of meerdere collega(s) in de laatste file	-0,204	
Ik was bestuurder tijdens de laatste file (vs passagier)		-0,168	
Ik stond onverwacht in de laatste file (vs verwacht)		0,375	***
Er waren meerdere files tijdens de laatste filerit (vs één file)		0,230	**
Ik had geen rekening gehouden met file (vs wel rekening gehouden)		0,194	**
N		2694	

Unst.B = Unstandardized Beta, **P-waarde** = significantieniveau; *** p<1%, ** p<5%, * p<10%.

Leesvoorbeeld: Als men tijdens de laatste file met een vriend in de auto zat, beleeft men de file als minder vervelend (negatief teken) dan in een situatie waarin men alleen in de auto zat.

NB: Gecorrigeerd voor geslacht, leeftijd, woonregio, inkomen, woonregio, autogebruik, filefrequentie, perceptie over de auto en persoonlijkheid. De N is iets lager dan totale respons omdat de vragen over de laatste file niet gesteld zijn aan mensen die nooit in de file staan.

3.5 Omgaan met de file

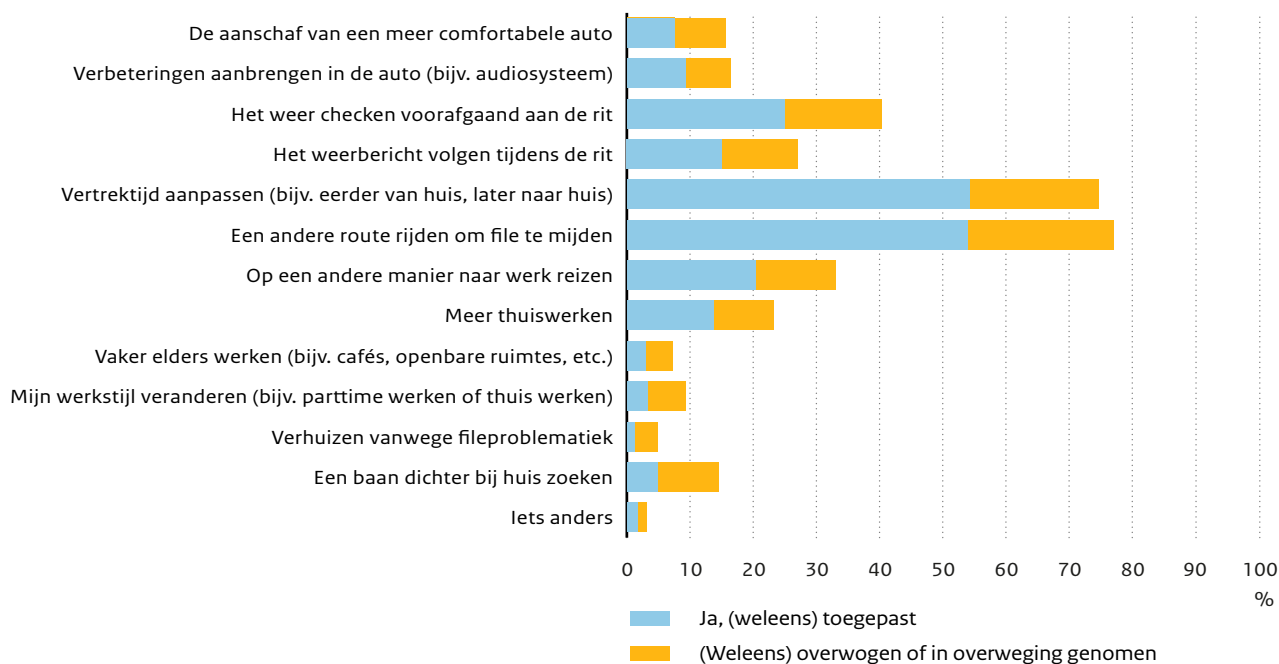
Om de negatieve effecten van de file te reduceren of te voorkomen, kunnen mensen verschillende strategieën hanteren. Sommige, zoals het weerbericht checken voorafgaand aan de reis, zijn meer kortetermijnoplossingen. Andere, zoals verhuizen of elders een baan zoeken, zijn meer langetermijnstrategieën om het fileprobleem te mijden. We hebben respondenten een aantal mogelijke strategieën voorgelegd met de vraag in hoeverre ze zijn toegepast ofwel overwogen (figuur 3.4).

Veel respondenten geven aan zo nu en dan een andere route te rijden om de file te mijden (75%) of de vertrektijd aan te passen (73%). Ook het weer checken voorafgaand aan de reis (42%) of tijdens de reis (29%) wordt weleens toegepast of overwogen. Ongeveer 27% overweegt om op een andere manier naar het werk te reizen en 19% heeft weleens thuisgewerkt of thuiswerken overwogen om de file te mijden. Vaker elders werken (5%) of het aanpassen van de werkstijl, bijvoorbeeld thuiswerken of parttime werken (8%) met als doel de file te mijden komen maar sporadisch voor.

Ingrijpendere maatregelen zoals verbeteringen aanbrengen aan de auto en de aanschaf van een meer comfortabele auto worden door respectievelijk 14% en 14% van de respondenten toegepast ofwel overwogen.

Het meest drastisch is het besluit om een baan dichtbij huis te zoeken, dan wel te verhuizen. Het eerste wordt vaker overwogen (12%) of toegepast dan het tweede (4%). Oftewel: mensen zijn sneller geneigd om van baan te veranderen dan te verhuizen als gevolg van files. Dit beeld komt wel enigszins overeen met de uitkomsten van het onderzoek van I&O research waarin 2% van de respondenten aangeeft ander werk te hebben gezocht om van files af te zijn, maar niemand aangeeft om deze reden te zijn verhuisd (I&O research, 2019).

Figuur 3.4 Vraag: Iedereen gaat verschillend met files om, met als doel fileleed te verminderen. Welke van onderstaande acties heeft u weleens toegepast, of overweegt u? Bron: KiM, respondenten MobiliteitsPanel Nederland 2019.



4 Conclusies en discussie

In dit onderzoek is een antwoord gegeven op de volgende vragen:

- Wanneer ervaren mensen een wegsituatie als een 'file'?
- Hoeveel mensen staan hoe vaak, voor welk motief, op welk tijdstip en waar in Nederland op een gemiddelde werkdag in de file?
- Hoe kan men weggebruikers die in Nederland in de file staan typeren?
- Hoe wordt het fenomeen 'file' door de Nederlander beleefd?

Aanleiding voor de studie was dat er weliswaar zicht is op de ontwikkeling van de files op het hoofdwegennet, maar slechts weinig kennis beschikbaar is over wie er in de file staan en de mate waarin mensen deze files als problematisch ervaren.

Wanneer ervaren mensen een wegsituatie als een 'file'?

Volgens 64% van de Nederlanders van 18 jaar en ouder is een file een situatie waarbij je gemiddeld niet sneller kunt rijden dan 25 km/uur, en daarnaast af en toe stil staat. Deze situatie duurt tussen de 10 en 20 minuten. Het perspectief van de burger wijkt hiermee af van de definities van Rijkswaterstaat en de ANWB; deze organisaties spreken al bij een hogere snelheid van een file. Voor de discussie over de definitie van een file zou het goed zijn ook aandacht te hebben voor het perspectief van de filerijder. Dat perspectief biedt tevens een goede basis voor een debat dat verder gaat dan de 'cijfers' en ingaat op de betekenis van files. Er blijkt immers een verschil tussen hetgeen wat we nu meten, en hetgeen de burgers 'belevan'.

Hoeveel mensen staan hoe vaak, voor welk motief, op welk tijdstip en waar in Nederland op een gemiddelde werkdag in de file?

Op een gemiddelde werkdag staat ongeveer 6% van de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder in de file. Dat komt neer op ongeveer 830.000 personen en op ongeveer 716.000 auto's. Slechts een klein deel van de Nederlanders staat regelmatig in de file. Het overgrote deel van de Nederlanders (meer dan 50%) staat er slechts sporadisch in. Ongeveer 15% van hen wordt minstens 1x per week met file geconfronteerd. Nederlanders staan meestal in de avondspits in de file en zij die wekelijks in de file staan lopen daarbij gemiddeld 43 minuten vertraging op. Inwoners van de provincies Flevoland, Zuid-Holland, Utrecht, Noord-Brabant en Noord-Holland staan het meest frequent in de file. Hiermee is de file-frequentie dus hoger onder inwoners van de randstad in vergelijking met degenen buiten de randstad. De gemiddelde vertraging is overigens het hoogst onder inwoners van de provincie Noord-Brabant.

Hoe zijn weggebruikers die in Nederland in de file staan te typeren?

Mannen, hoger opgeleiden, mensen tussen 18 en 45, mensen met hogere inkomens, werkenden en (vanzelfsprekend) frequente autogebruikers staan significant vaker in de file. Bezitters van een OV-kaart staan ook vaker in de file dan degenen die geen OV-kaart bezitten. Mensen die in stedelijke gebieden wonen en werken staan vaker in de file. Mensen die dichtbij een stationslocatie wonen, staan daarentegen wat minder vaak in de file evenals mensen die zeggen in een voor de auto goed bereikbare buurt te wonen. Het ligt voor de hand dat de nabijheid van een station de alternatieven om de file te mijden verruimt. Het faciliteren van goede openbaar vervoer-verbindingen lijkt een positief effect te hebben. Uit verschillende literatuurbronnen blijkt (zie bijvoorbeeld Van Wee, 2009; Mokhtarian & Cao, 2008) dat mensen die in de nabijheid van een station wonen meer 'OV-minded' zijn. Wel moeten we beseffen dat hier sprake kan zijn van zelfselectie (mensen met een positieve houding over het OV gaan mogelijk dichtbij een (trein)station wonen). In het nadenken over de rol van openbaar vervoer in het reduceren van files is het belangrijk met beide aspecten rekening te houden.

Hoe wordt het fenomeen 'file' door de Nederlander beleefd?

Nederlanders vinden de file anno 2019 maar een beperkt maatschappelijk probleem. Vond 72% van de Nederlanders in 2010 de files op autosnelwegen (helemaal) niet acceptabel, in 2019 is dit percentage spectaculair gedaald naar 35%. Agressie op de weg en in het openbaar vervoer, geluidsoverlast, luchtverontreiniging, verkeersonveiligheid, kosten van en vertragingen in het openbaar vervoer ziet men als een groter probleem dan de file. Wellicht dat toegenomen mogelijkheden voor tijd- en plaatsafhankelijk werken een rol spelen in de afname van het 'gepercipieerde fileprobleem'. Vanuit het perspectief van de gebruiker verdienen aspecten als verkeersveiligheid, openbaar vervoer en externe effecten anno 2019 in ieder geval minstens zoveel, zo niet meer aandacht dan de bestrijding van het fileleed.

Mensen in de file ergeren zich met name aan andere filerijders die over de vluchtstrook rijden of via een tankstation proberen in te halen, afsnijden, bumperkleven en van rijstrook wisselen. De studie laat daarnaast zien dat de meeste respondenten gevoelens van berusting en acceptatie beschrijven wanneer zij in een file belanden. Tegelijkertijd blijken er duidelijke verschillen tussen burgers in de beleving van de file. Sociaal-economische aspecten zoals opleidingsniveau, leeftijd, maar ook persoonlijkheidskenmerken en kenmerken van de file spelen een rol in de beleving. Dit betekent ook dat niet iedereen per definitie op dezelfde manier te mobiliseren is tot het verminderen van autogebruik. Niet elke groep is op eenzelfde manier te beïnvloeden. Mensen die in de file berusten of de file accepteren zouden bijvoorbeeld wel eens minder snel geneigd kunnen zijn om voor een alternatief te kiezen.

Om files te mijden geeft het merendeel van de respondenten aan een andere route te kiezen of de vertrektijd aan te passen. Meer thuis werken of elders werken wordt als strategie veel minder in beschouwing genomen. Grote aanpassingen als veranderen van baan of verhuizen worden zelden overwogen met als doel de file te mijden. Uit onderzoek van Van der Loop (2018a) blijkt dat de toename van verschillende vormen van tijd- en plaatsafhankelijk werken (waarvan thuiswerken en het mijden van de spits de voornaamste zijn) tussen 2000 tot 2016 invloed heeft gehad op de verkeersomvang en congestie. De verkeersomvang is op het hoofdwegennet in 2016 ten opzichte van 2000 met 5% minder toegenomen en het reistijdverlies op de hoofdwegen met 18%. Het stimuleren van plaats- en tijdsafhankelijk werken heeft dus een positief effect op de ontwikkeling van de congestie.

Summary

Almost every car driver has been in a traffic jam. Whether it's during daily morning peak-hour or on a 'black Saturday' on its way to France. Although there are many statistics on the developments of traffic jams, we know far less about who, where, how often and when we are stuck in traffic jams and what Dutch people actually think of the phenomenon of traffic jams. The aim of this research is to determine the seriousness of the phenomenon from the perspective of the citizen. Four questions have been investigated to get a good picture of this:

1. What do people experience as a 'traffic jam'?
2. How often are people stuck in traffic jams (with what frequency, for what purposes and at what times of the day)?
3. What are the characteristics of those in traffic jams?
4. How do Dutch citizens experience the traffic jam in the Netherlands?

An online survey among respondents of the Netherlands Mobility Panel (MPN) of 18 years and older has been used. We compare the findings of the survey with international literature and data from an earlier study in 2010.

According to 64% of respondents, a traffic jam is a 'situation where you can't drive faster than 25 km/h on average, and also occasionally stand still'. More than half of those 64% (55%) believe that this situation lasts between 10 and 20 minutes and one third believes that it will take less than 10 minutes.

Most of the respondents are only rarely stuck in traffic jams. 15% of them are confronted with traffic jams at least once a week. Respondents are usually in traffic jams in the evening peak-hour and those who say they are at least once a week (15% of the respondents) in a traffic jam experience on average 43 minutes of delay per week.

On an average weekday, about 6% of the Dutch population aged 18 and over are stuck in traffic jams. That amounts to around 830,000 people and approximately around 716,000 cars.

Men, the higher educated the employed, people between 18 and 45, people with higher incomes and frequent car users are more likely to be stuck in traffic jams on average. Also respondents living in the Randstad area, living on further distance of a rail station and living (or working) closer to urban areas experience more traffic jams than their counterparts.

Overall, respondents in the survey find traffic jams a limited social problem. In 2010, 72% of Dutch people found traffic jams on motorways not acceptable; in 2019 this share has dropped to 35%. Aggression on the road and in public transport, noise pollution, air pollution, road safety, costs and delays in public transport are perceived as bigger problems than traffic jams.

Respondents are particularly annoyed by the behaviour of other road users in traffic jams, for example those driving across the emergency lane or trying to catch up with the traffic jam via a gas station. Although some of the respondents experience feelings of stress, frustration and irritation, acceptance and acquiescence are the strongest feelings in the (daily) traffic jam. Higher educated respondents, 18-45 year olds, frequent car users and respondents who are more likely to be in traffic jams are more negative about traffic jams, as well as respondents with a critical, extrovert or emotionally unstable personality. In order to cope with traffic jams, respondents frequently consider choosing other routes or other departure times. Strategies like residential moving or changing jobs are only scarcely considered.

Literatuur

- Anagnostopoulou, E., Magoutas, B., Bothos, E., Schrammel, J., Orji, R. & Mentzas, G. (2017). Exploring the Links Between Persuasion, Personality and Mobility Types in Personalized Mobility Applications. In: W. de Vries et al. (Eds.): *PERSUASIVE 2017*, LNCS 10171, pp. 107–118, 2017.
- Bison Futé, (2019). <https://www.bison-fute.gouv.fr/faq-retrouvez-les-reponses-aux.html>.
- CBS (2018). <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/12/vooral-vrouwen-zijn-meer-gaan-thuiswerken>.
- Dekker, P., Ridder, J., den (2019). Burgerperspectieven 2019|1. *Kwartaalbericht van het Continu Onderzoek Burgerperspectieven*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- DFT (2008). *Citizen Panel Motorway Driving 2008*. UK: Department for Transport.
- DFT (2019). <https://roadtraffic.dft.gov.uk/about>.
- Donnellan, M.B., Oswald F.L., Baird, B.M. & Lucas, R.E. (2006). The Mini-IPIP Scales: Tiny-yet-Effective Measures of the Big Five Factors of Personality. *Psychological Assessment* 18(2):192-203. July 2006.
- Gattis J.L. (1995). Queuing Areas for Drive-Thru Facilities. *ITE journal*, 65(5): 38-42. Washington DC: Institute of Transportation Engineers.
- Gosling, D., Rentfrow, P.J., Swann, W.B. (2003). A very brief measure of the Big-Five personality domains. *Journal of Research in Personality*. Volume 37, Issue 6, December 2003, Pages 504-528.
- Goudappel Coffeng (1997). Marktprofiel van de filerijder. Deventer: Goudappel Coffeng bv.
- Harms, L. (2005). Filerijden is (g)een pretje! In: P. Schnabel (red.), *Hier en daar opklaringen; nieuwjaarsuitgave 2005* (p. 32-36). Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Harms, L., Jorritsma, P., Kalfs, N. (2007). *Beleving en beeldvorming van mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Harms, L. (2008). *Overwegend onderweg. De leefsituatie en de mobiliteit van Nederlanders*. Proefschrift. Den Haag; Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Hofmans, J., et al. (2008). Is short in length short in content? An examination of the domain representation of the Ten Item Personality Inventory scales in Dutch language. *Personality and Individual Differences* 45 (8) 750-755.
- Hond., M. de (2013). 'Filerijders: voer voor psychologen'. Rotterdam: De Verkeersonderneming.
- I&O research (2019). *Kilometerbeprijzing? Ja, maar onder voorwaarden*. Onderzoek in opdracht van de Volkskrant.
- Jokela, M. (2008). Personality predicts migration within and between U.S. states. *Journal of Research in Personality* 43 (2009) 79–8.
- Jorritsma, P., Loop, H., van der., Waard, J., van der (2018). *Verdieping en verklaring voor recente snelle ontwikkeling congestie 2014-2016*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- KiM (2010). *Draagvlakonderzoek 2010*. Eindrapport. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

- KiM (2019). Mobiliteitsbeeld 2019. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Legrain, A. Eluru, N., El-Geneidi, A. (2015). Am stressed, must travel: The relationship between mode choice and commuting stress. *Transportation Research Part F* 34, 141-151.
- Loop, H., van der., Waard, J., van der (2018a). *Effect van spitsmijdingen op voertuigverliesuren*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Loop, H., van der., Hamersma, M., Willigers, J., & Haaijer, R. (2018b). Explaining the trend of congestion: methods and results. AET: 2018 European Transport Conference.
- Mokhtarian, P. L., & Cao, X. (2008). Examining the impacts of residential self-selection on travel behavior: A focus on methodologies. *Transportation Research Part B: Methodological*, 42(3), 204–228.
<https://doi.org/10.1016/j.trb.2007.07.006>.
- Need, Y. en Van 't Hof, A. (2005). *Mensen over de weg : meningen van burgers en weggebruikers over automobilititeit*. Rotterdam: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- Panteia (2018). *Economische Wegwijzer 2018*. Zoetermeer: Panteia.
- Rammstedt, B. & John, O.P. (2007). Measuring personality in one minute or less: A 10-item short version of the Big Five Inventory in English and German. *Psychology* 41 (1), 203-212.
- Redelmeier, D.A. & Tibshirani, R.J. (1999). Why cars in the next lane seem to go faster. *Nature* 40.
- RWS (2008). *Draagvlakonderzoek 2008*. Resultaten van een onderzoek onder de Nederlandse bevolking naar draagvlak voor verkeer- en vervoersbeleid 1992 t/m 2008. Rotterdam: Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- RWS (2019). *Rapportage Rijkswegennet, 3e periode 2018*. Rijkswaterstaat.
- Schaap, N., Jorritsma, P., Berveling, J., & Bakker, P (2015). *Navigatiesystemen, wie, wanneer en waarom?* Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Sposato, R.G., Röderer, K. & Cervinka, R. (2012). The influence of control and related variables on commuting stress. *Transportation Research Part F* 15 (2012) 581–587
- [t-online.de](https://www.t-online.de) 05.02.2019
https://www.t-online.de/auto/recht-und-verkehr/id_85202538/ab-wann-ist-ein-stau-ein-stau-.html#wie_ist_ein_stau_definiert.
- Toorenburg, J.A.C. van (2000). *Onderzoek stabilisatie vertragingstijden bij structurele knelpunten, Toetsing van de theorie van Gattis over de maximaal geaccepteerde vertraging bij files*. Onderzoek uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat. Gouda: Transpute.
- Ucho, A., Terwase, J.M., Ucho, A.A. (2016). Influence of Big Five Personality Traits and Locus of Control on Road Safety Rules Compliance among Motorcycle Riders in North-Central Nigeria. *Asia Pacific Journal of Education, Arts and Sciences*, Vol. 3 No. 1, January 2016.
- Wee, B. van (2009). Self-Selection: A Key to a Better Understanding of Location Choices , Travel Behaviour and Transport Externalities ? *Transport Reviews*, 29 (3)(908198762).
<https://doi.org/10.1080/01441640902752961>.

Westland, D. (1999). Dimensioning of Traffic Buffers for Regular Users changing their Demand into a Maximum Individual Delay. In: Ceder, A. (ed.), *Transportation and Traffic Theory, Proceedings of the 14th International Symposium on the Theory of Traffic and Transportation*. Haifa: TRI-Technion Institute of Technology.

Bijlage 1 Data en Methode

Data

Om inzicht te krijgen in de mate waarin Nederlanders in de file staan en de last die hiervan wordt ondervonden is een enquête opgesteld, bestaande uit twee delen. In het eerste, meer algemene deel zijn mensen bevroegd over hoe vaak men waar, wanneer en voor welk motief men in de file staat en de mate waarin zij hier last van ondervinden. In het tweede gedeelte zijn mensen bevroegd over de laatste file waar men in stond. De kenmerken van deze file kunnen een verklaring geven voor de beleving van de file.

Voor het opstellen van de enquête zijn verschillende bronnen gebruikt. Ten eerste is gebruik gemaakt van literatuur. Eerdere studies geven bijvoorbeeld aanknopingspunten voor factoren die een rol spelen in de beleving van de file, en strategieën die mensen kunnen toepassen om de file te mijden (zogenaamde ‘coping strategieën’). Ten tweede is voor een deel van de vragen geput uit een door het KiM uitgevoerd onderzoek uit 2010 (KiM, 2010). We beogen in dit onderzoek hier en daar een vergelijking te maken met de situatie in 2010. Een voorbeeld hiervan zijn vragen over wat mensen onder file verstaan, en hoe vaak men in de file staat. Een laatste bron van informatie was een interne focusgroep, waarbij we aan de hand van de onderzoeksvragen in gesprek zijn gegaan over file-ervaringen.

De enquête is online afgenomen onder respondenten van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). Het MPN is een panel van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), bestaande uit een representatieve groep Nederlanders welke jaarlijks verschillende vragen over hun reisgedrag wordt voorgelegd. De respondenten die meedoen aan het MPN komen uit het panel van Kantar Public. Het voordeel van gebruik van MPN-respondenten is dat veel achtergrondkenmerken reeds beschikbaar zijn.

De enquête is afgenomen onder een representatieve groep Nederlanders van 18 jaar en ouder. Voor deze specifieke enquête zijn 3910 respondenten uitgenodigd. Uiteindelijk hebben 3220 mensen de vragenlijst ingevuld, een respons van 82%. De netto respons blijkt vrij representatief voor Nederland wat betreft geslacht, leeftijd, opleiding, rijbewijsbezit, regio en aandeel werkenden. Personen met een lager opleidingsniveau en degenen zonder rijbewijs blijken gemiddeld iets minder vaak te hebben deelgenomen. Voor deze twee aspecten is een weging toegepast. Tabel B.1 geeft een overzicht van de respons en achtergrondkenmerken van de respondenten in de steekproef.

Tabel B1 Vergelijking Nederlandse bevolking, steekproef en respons

Geslacht	Aandeel 18+ NL	Aandeel 18+ sample	Aandeel respons
Mannen 18+	49,2%	48,5%	48,1%
Vrouwen 18+	50,8%	51,5%	51,9%
Leeftijd	Aandeel 18+ NL	Aandeel 18+ sample	Aandeel respons
18-19 jaar	3,1%	3,8%	3,2%
20-24 jaar	7,7%	8,3%	7,0%
25-29 jaar	8,0%	8,2%	7,5%
30-34 jaar	7,6%	8,0%	7,7%
35-39 jaar	7,4%	8,7%	8,6%
40-44 jaar	7,5%	8,0%	8,4%
45-49 jaar	9,2%	8,4%	8,2%
50-54 jaar	9,3%	9,0%	9,4%
55-59 jaar	8,8%	8,3%	8,9%
60-64 jaar	7,8%	7,9%	8,6%
65-69 jaar	7,2%	7,4%	8,2%
70-74 jaar	6,3%	6,8%	7,0%
75-79 jaar	4,3%	3,8%	3,9%
80 jaar en ouder	5,8%	3,6%	3,5%
Opleiding	Aandeel 15+ NL	Aandeel 18+ sample	Aandeel respons
Basisonderwijs	10,3%	7,6%	7,1%
Vmbo-b/k, mbo1	12,5%	13,2%	12,9%
Vmbo-g/t, havo-, vwo-onderbouw	8,8%	9,7%	9,9%
Mbo	29,2%	28,0%	28,8%
Havo, vwo	9,4%	11,9%	11,3%
Hbo-, wo-bachelor	18,9%	19,5%	19,7%
Hbo-, wo-master, doctor	10,8%	10,3%	10,3%
Provincie	Aandeel totaal NL	Aandeel 18+ sample	Aandeel respons
Groningen	3,4%	4,5%	4,7%
Friesland	3,8%	3,4%	3,4%
Drenthe	2,9%	3,5%	3,5%
Overijssel	6,7%	7,3%	6,6%
Flevoland	2,4%	2,9%	2,8%
Gelderland	12,0%	11,2%	10,9%
Utrecht	7,5%	7,3%	7,2%
Noord-Holland	16,5%	15,8%	15,9%
Zuid-Holland	21,4%	20,9%	21,3%
Zeeland	2,2%	3,0%	2,8%
Noord-Brabant	14,7%	14,0%	14,2%
Limburg	6,5%	6,4%	6,7%
Rijbewijs	Aandeel 18+ NL	Aandeel 18+ sample	Aandeel respons
Met rijbewijs	80,0%	84,7%	87,3%
Zonder rijbewijs	20,0%	15,4%	12,7%

Methode

De vier onderzoeksvragen in deze studie worden beantwoord aan de hand van een combinatie van beschrijvende en verklarende analyses. De eerste onderzoeksvraag heeft als doel zicht te krijgen op de definitie van de file vanuit de ogen van de respondent. Dit is gedaan door respondenten twee vragen voor te leggen: één waarin wordt gevraagd bij welke snelheid iemand een situatie als een file beschouwt, en één waarin wordt gevraagd hoe lang deze situatie moet aanhouden wil men dit als een file ervaren. De antwoorden van de respondenten vergelijken we met de definities die instanties als Rijkswaterstaat en ANWB aanhouden. De door de respondent gedefinieerde file is vervolgens de leidraad voor het vervolg van de enquête.

Om de tweede onderzoeksvraag te beantwoorden is door middel van de boven beschreven vragenlijst aan respondenten gevraagd hoe vaak men in de file staat, hoe lang, op welk moment van de dag en voor welk motief. We analyseren en interpreteren de data en geven een beschrijving van de belangrijkste kenmerken. Waar mogelijk vergelijken we de resultaten met bevindingen uit eerder uitgevoerd (draagvlak)onderzoek.

Vervolgens brengen we ter beantwoording van onderzoeksvraag drie de verschillen tussen filerijders en niet-filerijders in kaart. In welke opzichten verschillen deze groepen? Naast beschrijvende analyses, is hiervoor een ordinale regressie uitgevoerd, waarbij de frequentie dat men in de file staat, de afhankelijke variabele is. Als achtergrondvariabelen zijn sociaaleconomische kenmerken en kenmerken van de woon- en de werklocatie (voor werkenden) opgenomen.

Voor de laatste en vierde onderzoeksvraag met als doel een beeld te geven van de beleving van de file, kijken we naar een tweetal aspecten.

In de eerste plaats zijn is aan respondenten verschillende stellingen voorgelegd over de gevoelens die de file in het algemeen oproept. Naast een beschrijving van de mate waarin welke gevoelens respondenten ervaren (stress, acceptatie, irritatie, ontspanning, etc.), zijn deze stellingen samengevoegd tot één factor die de mate van negatieve gevoelens over de file weergeeft (zie tabel B2). Deze gevoelens zijn zowel uitgevraagd voor de dagelijkse file, als voor de onverwachte file. Hiertussen bleek weinig verschil. De in totaal 16 stellingen zijn geforceerd om één factor te vormen. De uiteindelijke factor verklaart 45% van de totale variantie. Ontspanning en bezorgdheid hebben de minste associatie met de factor. Tabel B2 geeft de correlaties van de verschillende variabelen weer op de gevormde factor.

Door middel van een lineaire regressie (OLS) is vervolgens gekeken welke respondenten de meest negatieve gevoelens over de file hebben. Hierbij is naast sociaaleconomische kenmerken ook gekeken naar persoonlijkheidsfactoren. Meer informatie is te vinden in bijlage 2.

Ten tweede is ingezoomd op de ervaring van respondenten tijdens de laatste file. Respondenten zijn allerlei vragen voorgelegd over de laatste file waarin zij stonden. Door middel van een lineaire (OLS) regressie is gekeken in hoeverre de kenmerken van de file een rol hebben gespeeld in de beleving van de file. De afhankelijke variabele hierbij is de vraag hoe vervelend mensen de laatste file vonden (op een schaal van 1 tot 10). Naast kenmerken van de file zijn sociaaleconomische kenmerken opgenomen als achtergrondvariabelen in de analyse.

Tabel B2 Factoranalyse beleving van de file

Rotated component matrix		Component 1
Stel u bent onderweg en komt in een dagelijkse file terecht. Welke gevoelens roept dit bij u op?	Acceptatie	-0,646
	Berusting	-0,639
	Irritatie	0,800
	Frustratie	0,833
	Boosheid	0,768
	Bezorgdheid	0,355
	Ontspanning	-0,456
	Stress	0,718
	Stel u bent onderweg en komt onverwachts in een file terecht. Welke gevoelens roept dit bij u op?	Acceptatie
Berusting		-0,669
Irritatie		0,795
Frustratie		0,842
Boosheid		0,774
Bezorgdheid		0,382
Ontspanning		-0,405
Stress		0,718

Bijlage 2 Persoonlijkheidskenmerken (The Big Five)

Voor deze studie hebben we de persoonlijkheid van respondenten proberen te vatten aan de hand van de Big Five (de Grote Vijf). De theorie van de Big Five geeft vijf dimensies waarmee de persoonlijkheid van iemand beschreven kan worden (Anagnostopoulou et al., 2017): mate van *extraversie*, *vriendelijkheid*, *zorgvuldigheid*, *emotionele stabiliteit* en *autonomie*. De Big Five is oorspronkelijk gebaseerd op een Amerikaans onderzoek naar het gebruik van alle bijvoeglijk naamwoorden waarmee proefpersonen het karakter van een bekende persoon beschreven. Amerikaanse onderzoekers kwamen uit op de vijf centrale persoonlijkheidsdimensies die nu onder de naam Big Five bekend staan. Volgende onderzoeken in andere (Westerse) talen, waaronder het Nederlands, bevestigden dit vijf-factoren model.

Persoonlijkheid en mobiliteits(gedrag)

Bij het beïnvloeden van gedrag wordt vaak rekening gehouden met persoonlijkheidskenmerken. Zo paste Anagnostopoulou de Big Five toe om te zien met welke strategieën mensen zijn te verleiden tot het vaker gebruiken van het openbaar vervoer, de fiets of lopen (2017). Ook is de Grote Vijf gebruikt om na te gaan of persoonlijkheid van invloed is op de geneigdheid tot verhuizen (migratie binnen en tussen staten in de VS). Het blijkt bijvoorbeeld dat een hoge mate van openheid (openness) en extraversie (extraversion) en een lage mate van vriendelijkheid (agreeableness) een grotere mate van migratie voorspelt binnen en tussen staten (Jokela, 2008). Ook de acceptatie van milieumaatregelen, zoals belasting op brandstof, is afhankelijk van iemands persoonlijkheid. Zo hebben extraverte individuen meer vertrouwen in de overheid wat leidt tot een hogere mate van acceptatie (Kim, 2014). Verder is er een verband gevonden tussen 'vriendelijkheid' en het naleven van verkeersveiligheidsregels (Ucho, 2016). Vriendelijke, aardige mensen houden zich in het algemeen aan regels en meer specifiek aan regels voor verkeersveiligheid.

Persoonlijkheid met de Grote Vijf: verkorte versies

Persoonlijkheidskenmerken van de Grote Vijf worden idealiter met 50 items vastgesteld. Er zijn ook verkorte (valide en consistente) versies ontwikkeld, zoals de Mini-IPIP met 20-items; vier items per kenmerk (Donnellan et al., 2006) en instrumenten met 10 items; twee items per kenmerk (Gosling et al., 2003). In de praktijk wordt vaak teruggegrepen op een door Rammstedt ontwikkeld instrument: tien vragen met een vijf-puntsschaal om de vijf persoonlijkheidskenmerken te meten (Rammstedt & John, 2007). Hoewel het 10 item-instrument begrijpelijkerwijs minder goed presteert dan de oorspronkelijke aanpak met 50 items is het een acceptabel alternatief (Gosling et al., 2003). De mate van validiteit is ook voor het Nederlandse taalgebied nagegaan (Hofmans et al., 2008) en blijkt acceptabel.

Hypothesen in relatie tot filebeleving

De *beleving* van de file is een belangrijk onderwerp van het onderzoek. Het ligt voor de hand dat gevoelens over de file iets te maken hebben met persoonlijkheidskenmerken. Afhankelijk van je persoonlijkheid beleef je de file anders. Een beter beeld van persoonlijkheden en gevoelens kan helpen om beter en gericht over files te communiceren.

Operationalisatie

We hebben de persoonlijkheidskenmerken van respondenten trachten te vatten door respondenten een 10-tal stellingen voor te leggen, die zijn ontleend aan Rammstedt (2007). Tabel B3 geeft een overzicht van de eigenschappen die uitgevraagd zijn (links) en de in theorie hieraan gekoppelde big-five variabele.

Tabel B3 Eigenschappen Big Five

Eigenschap	Big Five-variabele
Extravert, enthousiast	Extravert hoog
Kritisch, ruziezoekend	Vriendelijk laag
Betrouwbaar, gedisciplineerd	Consciëntieus, nauwkeurig hoog
Angstig, makkelijk van streek te brengen	Emotioneel stabiel laag
Open voor nieuwe ervaringen, complex	Autonomie/openheid hoog
Gereserveerd, stil	Extravert laag
Sympathiek, warm	Vriendelijk hoog
Chaotisch, gemakzuchtig	Consciëntieus, nauwkeurig laag
Kalm, emotioneel stabiel	Emotioneel stabiel hoog
Conventioneel, niet creatief	Autonomie/openheid laag

De antwoorden op de stellingen bleken, op basis van een principal component analyse (PCA) met vijf factoren, echter niet automatisch te groeperen tot de vijf ('big five' dimensies. Drie van de vijf gevonden factoren komen overeen met de big five-indeling. Ze combineren twee stellingen waarvan verwacht werd dat ze samen zouden vallen in één dimensie. Voor de overige vier stellingen bleek de samenhang anders dan theoretisch verondersteld. De stelling 'kritisch, ruziezoekend' bleek niet in dezelfde factor te worden ingedeeld als de stelling 'sympathiek, warm'. Ook de samenhang tussen de stelling 'betrouwbaar, gedisciplineerd' en 'chaotisch, gemakzuchtig' bleek minder sterk dan verwacht. De factoranalyse suggereerde juist 'kritisch, ruziezoekend' en 'chaotisch, gemakzuchtig' samen te voegen (factor 4), evenals 'sympathiek, warm' en 'betrouwbaar, gedisciplineerd' (factor 5). Ondanks dat ze niet in één factor waren opgenomen, bleken de stellingen 'betrouwbaar, gedisciplineerd' en 'chaotisch, gemakzuchtig' (die theoretisch samen zouden komen in een dimensie) wel een aardige onderlinge correlatie te vertonen. Daarom is gekozen ze wel samen te nemen tot de dimensie 'consciëntieus, nauwkeurig'. Gezien de beperkte samenhang tussen 'kritisch, ruziezoekend' en 'sympathiek, warm' is besloten deze stellingen los mee te nemen in de analyse. Tabel B4 geeft een overzicht.

Tabel B4 Dimensies factoranalyse

Big Five Eigenschap	Big five profiel	KiM analyse
Extravert, enthousiast+ Gereserveerd, stil	Extravert	Eén factor op basis van analyse, correlatie 0,397
Angstig, makkelijk van streek te brengen+ Kalm, emotioneel stabiel	Emotioneel stabiel	Eén factor op basis van analyse, correlatie 0,381
Open voor nieuwe ervaringen, complex+ Conventioneel, niet creatief	Autonomie/openheid	Eén factor op basis van analyse, correlatie 0,260
Kritisch, ruziezoekend + Sympathiek, warm	Vriendelijk	Geen factor, kritisch/ruziezoekend hangt meer samen met chaotisch/gemakzuchtig. Gezien beperkte samenhang (correlatie 0,147) niet samenvoegen maar los te bekijken.
Betrouwbaar, gedisciplineerd+ Chaotisch, gemakzuchtig	Consciëntieus, nauwkeurig	Geen factor, betrouwbaarheid/gedisciplineerd hangt meer samen met sympathiek/warm. Wel samenvoegen gezien correlatie van 0,275

Om de dimensies te vormen is het gemiddelde berekend van de scores op de stellingen die toebehoren aan de dimensie.

Bijlage 3 Uitsplitsing naar autobezit, autogebruik en filefrequentie

		Frequent autogebruik		Frequent in file			Autobezit	
		Nee	Ja	Meer dan 1x pw	1x pw	Minder dan 1x pw	Nee	Ja
Welke van de onderstaande omschrijvingen beschrijft voor u het beste wat u onder "file" verstaat?	Als je gemiddeld niet harder dan 70 km per uur kunt rijden	3,5%	5,5%	10,6%	10,1%	3,7%	3,5%	5,1%
	Als je gemiddeld niet harder dan 50 km per uur kunt rijden	14,9%	19,8%	27,9%	21,8%	16,5%	15,7%	18,6%
	Als je gemiddeld niet harder dan 25 km per uur kunt rijden en af en toe stil staat	64,5%	63,8%	55,4%	63,7%	65,1%	64,0%	64,5%
	Als je helemaal stil staat	15,6%	9,5%	4,8%	2,8%	13,3%	14,2%	10,7%
	Anders, namelijk:	1,7%	1,4%	1,3%	1,7%	1,5%	2,6%	1,2%
Hoeveel dagen per week staat u gemiddeld in de file?	6-7 dagen per week	0,0%	0,2%				0,0%	0,1%
	4-5 dagen per week	0,1%	4,7%				0,7%	3,7%
	2-3 dagen per week	0,9%	10,6%				3,1%	8,1%
	1 dag per week	1,9%	8,0%				3,7%	6,3%
	Minder dan 1 dag per week, maar vaker dan 1 keer per maand	7,2%	17,6%				8,0%	15,6%
	Minder dan 1 dag per maand, maar meer dan een dag per half jaar	19,3%	21,1%				18,7%	21,0%
	Zelden (minder dan een dag per half jaar)	44,7%	29,0%				40,6%	33,1%
Nooit	25,9%	8,9%				25,2%	12,0%	
U krijgt nu een aantal maatschappelijke vraagstukken voorgelegd. In hoeverre vindt u de onderstaande zaken wel of niet acceptabel in Nederland?								
Files op de wegen	Helemaal niet acceptabel	3,5%	4,0%	7,7%	3,9%	3,3%	2,7%	4,0%
	Niet acceptabel	26,1%	31,6%	40,4%	38,5%	27,6%	24,2%	31,1%
	Wel acceptabel	57,1%	58,0%	45,8%	51,4%	59,4%	58,8%	57,8%
	Zeer acceptabel	3,9%	1,8%	2,9%	2,2%	2,7%	4,5%	1,9%
	Weet niet	9,4%	4,6%	3,2%	3,9%	7,0%	9,7%	5,2%

		Frequent autogebruik		Frequent in file			Autobezit	
		Nee	Ja	Meer dan 1x pw	1x pw	Minder dan 1x pw	Nee	Ja
De luchtverontreiniging door het verkeer	Helemaal niet acceptabel	15,4%	8,3%	7,4%	14,0%	11,4%	15,1%	9,6%
	Niet acceptabel	51,5%	49,5%	46,2%	48,6%	50,9%	52,2%	49,6%
	Wel acceptabel	24,1%	35,8%	39,7%	31,8%	30,2%	23,0%	34,2%
	Zeer acceptabel	1,0%	1,0%	2,2%	2,2%	0,8%	1,0%	1,0%
	Weet niet	7,9%	5,3%	4,5%	3,4%	6,8%	8,7%	5,6%
De geluidsoverlast door het verkeer	Helemaal niet acceptabel	8,9%	5,6%	7,1%	8,9%	6,7%	8,8%	6,1%
	Niet acceptabel	46,9%	39,0%	32,7%	44,1%	43,1%	43,6%	41,5%
	Wel acceptabel	34,9%	49,6%	53,2%	39,1%	43,0%	37,4%	46,3%
	Zeer acceptabel	1,2%	1,3%	3,2%	2,8%	0,9%	1,0%	1,3%
	Weet niet	8,1%	4,6%	3,8%	5,0%	6,3%	9,1%	4,8%
De verkeersonveiligheid op wegen	Helemaal niet acceptabel	28,6%	25,1%	26,0%	26,8%	26,5%	28,8%	26,0%
	Niet acceptabel	51,3%	55,2%	50,6%	50,8%	54,2%	50,0%	54,4%
	Wel acceptabel	11,4%	14,8%	17,9%	16,2%	12,8%	11,0%	14,5%
	Zeer acceptabel	2,2%	1,8%	2,6%	2,8%	1,9%	2,6%	1,8%
	Weet niet	6,5%	3,1%	2,9%	3,4%	4,7%	7,5%	3,4%
De beperkte beschikbaarheid van het openbaar vervoer	Helemaal niet acceptabel	32,5%	22,6%	26,0%	26,3%	26,6%	33,6%	23,9%
	Niet acceptabel	48,0%	53,0%	51,9%	54,2%	50,8%	45,3%	53,1%
	Wel acceptabel	8,9%	14,2%	12,8%	9,5%	12,2%	9,7%	13,0%
	Zeer acceptabel	1,6%	1,0%	1,9%	3,4%	1,0%	1,8%	1,0%
	Weet niet	9,0%	9,1%	7,4%	6,7%	9,4%	9,5%	8,9%
De vertraging in het openbaar vervoer	Helemaal niet acceptabel	18,7%	17,2%	22,4%	21,2%	17,0%	19,1%	17,2%
	Niet acceptabel	45,8%	51,2%	48,4%	48,6%	49,2%	44,2%	51,1%
	Wel acceptabel	24,8%	23,6%	20,8%	21,8%	24,6%	26,6%	23,2%
	Zeer acceptabel	1,6%	0,7%	1,9%	1,1%	1,0%	1,3%	0,9%
	Weet niet	9,0%	7,3%	6,4%	7,3%	8,2%	8,8%	7,7%
De agressie in het openbaar vervoer	Helemaal niet acceptabel	74,3%	72,8%	73,4%	69,3%	73,7%	73,8%	73,3%
	Niet acceptabel	16,4%	20,0%	17,6%	21,8%	18,4%	17,3%	19,1%
	Wel acceptabel	1,3%	1,9%	3,2%	2,8%	1,4%	1,3%	1,7%
	Zeer acceptabel	0,6%	0,2%	0,3%	0,0%	0,3%	0,3%	0,3%
	Weet niet	7,5%	5,1%	5,4%	6,1%	6,2%	7,4%	5,6%
De agressie op de weg	Helemaal niet acceptabel	72,6%	71,9%	69,9%	67,0%	72,8%	71,3%	72,4%
	Niet acceptabel	19,6%	23,7%	23,4%	24,0%	21,8%	20,6%	22,7%
	Wel acceptabel	1,5%	2,1%	4,5%	3,9%	1,4%	1,6%	1,8%
	Zeer acceptabel	0,6%	0,4%	0,6%	1,1%	0,4%	0,4%	0,5%
	Weet niet	5,7%	2,0%	1,6%	3,9%	3,7%	6,1%	2,5%
Kosten van de auto	Helemaal niet acceptabel	9,2%	7,6%	9,3%	5,6%	8,3%	9,4%	7,8%
	Niet acceptabel	25,6%	33,3%	37,2%	37,4%	29,0%	27,3%	31,5%
	Wel acceptabel	45,1%	52,1%	46,2%	44,7%	50,0%	40,4%	52,6%
	Zeer acceptabel	5,7%	2,9%	4,8%	5,0%	3,8%	6,4%	3,2%
	Weet niet	14,5%	4,1%	2,6%	7,3%	8,9%	16,6%	4,9%

		Frequent autogebruik		Frequent in file			Autobezit	
		Nee	Ja	Meer dan 1x pw	1x pw	Minder dan 1x pw	Nee	Ja
Kosten van het openbaar vervoer	Helemaal niet acceptabel	20,9%	20,6%	23,7%	22,9%	20,2%	22,7%	20,2%
	Niet acceptabel	35,5%	42,7%	46,2%	41,9%	39,0%	37,8%	40,8%
	Wel acceptabel	31,3%	28,4%	21,5%	24,6%	30,8%	27,8%	30,0%
	Zeer acceptabel	2,8%	1,3%	2,2%	1,7%	1,9%	3,4%	1,3%
	Weet niet	9,4%	7,0%	6,4%	8,9%	8,1%	8,3%	7,7%
Beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de binnensteden	Helemaal niet acceptabel	14,0%	16,0%	15,7%	20,1%	14,8%	12,5%	16,1%
	Niet acceptabel	30,3%	39,1%	39,4%	40,2%	34,9%	30,6%	37,6%
	Wel acceptabel	32,9%	32,9%	31,4%	25,7%	33,6%	32,6%	33,5%
	Zeer acceptabel	5,3%	4,1%	6,7%	5,6%	4,2%	6,9%	3,7%
	Weet niet	17,5%	7,9%	6,7%	8,4%	12,5%	17,4%	9,1%

Colofon

Dit is een uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Januari 2020

ISBN/EAN

ISBN 978-90-8902-219-6

KiM-19-A15

Auteurs

Peter Jorritsma, Marije Hamersma en Jaco Berveling

Vormgeving en opmaak

VormVijf, Den Haag

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon: 070 456 19 65

Website: www.kimnet.nl

E-mail: info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl.

U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. De inhoud van de publicaties van het KiM behoort niet het standpunt van de minister en/ of de staatssecretaris van IenW weer te geven.



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

www.kimnet.nl

ISBN 978-90-8902-219-6

Januari 2020 | KiM-19-A15

